III nr. wystawowy Cena numeru 1,— zł

LOTNIK

ORGAN WIELKOPOLSKIEGO KLUBU LOTNIKÓW.

Nr. 9. (114) Poznań, dnia 25 września 1929 r. Tom IX

Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i urzędy pocztowe w kraju i Administracja.

Przedruk wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI: **POZNAŃ, STARY RYNEK NR. 95|96.**

TREŚĆ NUMERU:

B. O.

W kraju, który dba o rozwój swego lotnictwa, pracować powinny w równej mierze potężne czynniki: inicjatywa rządowa i prywatna. Widzimy najwyraźniej na sukcesach lotnictwa zachodniego, które w ostatnich czasach zdobyło się na bardzo poważny krok naprzód, jak ważną i jak doniosłą w skutkach jest inicjatywa prywatna ludzi, którzy sami lotnikami nie są, lecz czują podobnie jak lotnicy, lecz chcieliby przyczynić się w granicach swych możliwości do rozwoju tego wielkiego dzieła XX wieku, jakiem jest lotnictwo.

Są też i tacy, którzy chcieliby wziąć w tej pracy jaknajżywny udział, wiek ich jednak lub czynności nie pozwalają na zastosowanie się do wskazań jednej z istniejących organizacji.

Innemi słowy nie widzą organizacji, któraby ich zasoby mogła z korzyścią spożytkować.

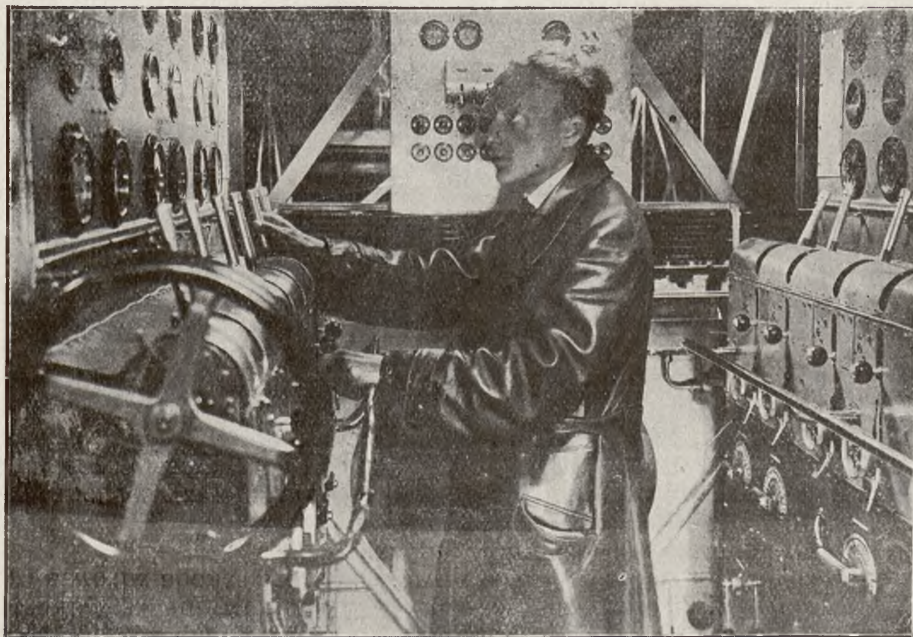
Na prośbę kilku z takich właśnie jednostek, postanowił Wielkopolski Klub Lotników otworzyć bramy swe dla takich współpracowników, członków sekcji, by w ten sposób i im dać możność współpracy z nami.

W gronie naszym, w gronie starych polskich lotników witamy Was serdecznie, ufamy bowiem, że dzięki Wam danem nam będzie pracę naszą dla dobra umiłowanej przez nas dziedziny życia przyspieszyć i doprowadzić do wyżyn, których osiągnięcia wymaga mocarstwowe stanowisko naszej Ojczyzny.

Witajcie nam drodzy towarzysze pracy.

Okręt powietrzny — Do X.

ZWIĘKSZANIE rozmiarów płatowców lądowych napotyka na poważne trudności, dzięki ograniczeniu wagi płatowca przy starcie i lądowaniu, wypływającemu z przeciętnej twardości lotnisk lądowych. Zwiększanie natomiast rozmiarów wodnopłatowców nie nasuwa trudności natury lotniskowej.



Inżynier obsługujący stację rozrządu silników na D. O. X.

Ostatnie badania okazały nawet, że zwiększenie wodnopłatowca przynosi cały szereg udogodnień technicznych, szczególnie w zrozumieniu komunikacji lotniczej.

Brzy stopniowem zwiększaniu rozmiarów zbudowanej przez inż. Dornier'a w roku 1921 „Libelli" przekonano się, że ciężar użyteczny przy wzroście rozmiaru podnosi się nie tylko w stosunku bezwzględnym, lecz rośnie również w stosunku do ciężaru w locie, co wyraża się w zwiększeniu zasięgu samolotu.

Dla lotnictwa komunikacyjnego, któremu rozrost ten z punktu widzenia gospodarki ogólnej jest bardzo na rękę, otwierają się horyzonty zwiększania pojemności płatowca przy równoczesnym wzroście współczynnika regularności to jest bezpieczeństwa pewności przelotu.

Podczas gdy pilot płatowca małego sam musi kontrolować zegary i wskaźniki lotu, silnika oraz przyrządy nawigacyjne i sam dostosowuje lot do wskazań zegarów, użycie płatowca wielkich rozmiarów nie tylko umożliwia, lecz zmusza do zastosowania podziału pracy na czem zyskuje pewność lotu. Z jednej bowiem strony pilota nie obarczają zadania o znacznej rozbieżności, z drugiej strony kontrola przyrządów i zegarów jest szybsza, dokładniejsza, a reakcja spoczywająca w rękach pilota pewniejsza i bardziej przemyślana.

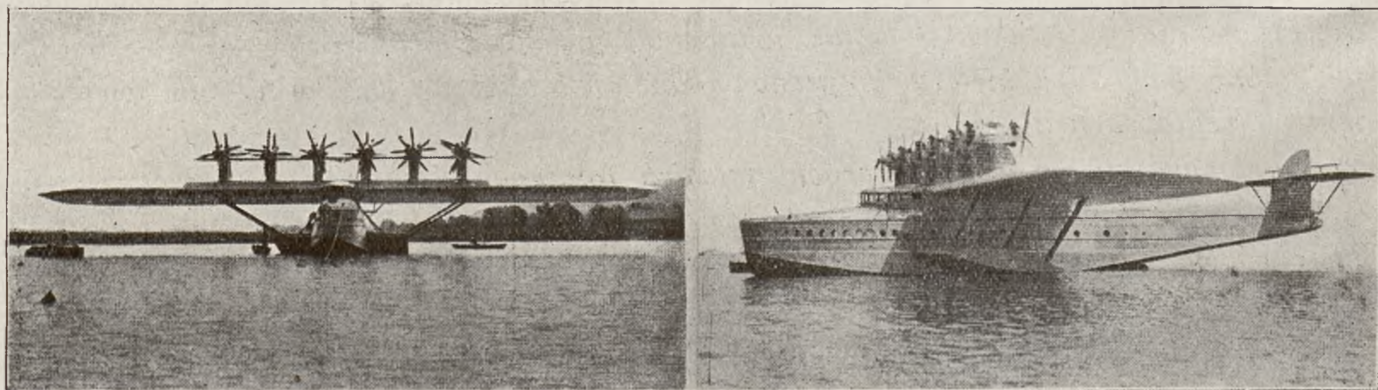
Tak jest na Do X. Na tym „okręcie powietrznym" pilot zajmuje się wyłącznie sterowaniem płatowca. Silniki obsługuje inżynier przy pomocy czterech mechaników. Nawigacja odbywa się pod kierunkiem nawigatora, który przy pomocy obserwatora ustala kurs i podaje załodze odpowiednie zlecenia.

W Do X nie obarcza się pilota różnorodnymi zadaniami, każdy członek załogi spełnia ściśle określone zadanie zapewniając w ten sposób doskonałą kontrolę ruchu statku w przestrzeni.

Dla bezpieczeństwa lotu ma również ważne znaczenie wzrost ilości silników i nadwyżka mocy.

Do X przy zatrzymaniu się jednego ze swych silników zostanie pozbawiony 8 procent swej mocy, co z łatwością przy pomocy zwiększenia obrotów reszty silników może wyrównać na czas niezbędny do wykonania naprawy zepsutego silnika. Dzięki znacznej nadwyżce mocy silników Do X pracuje na małych stosunkowo obrotach tak, że nawet zatrzymanie się 4 silników nie wytwarza konieczności natychmiastowego wodowania.

Dzięki swym rozmiarom umożliwił Do X w swej konstrukcji zapewnienie mechanikom łatwego dostępu do silników podczas lotu. Można więc w sposób prosty usunąć niedokładności w dopływie materiałów pędnych, nieszczelność styków, zaoliwienie świec i tarczy roz-



D. O. X. z przodu i z boku na jeziorze Bodeńskiem.

dzielczych iskrowników. W ten sposób wzrasta nie tylko bezpieczeństwo lotu, lecz i trudności wybuchu pożaru, tym bardziej, że zbiorniki umieszczone są w bardzo wielkiej odległości od silników, w dolnej części kadłuba.

Rozmiary Do X umożliwiły również oddzielić zupełnie pasażerów statku od załogi, która niejednokrotnie doznaje przeszkód ze strony ciekawskich w wykonywaniu swych obowiązków. Kadłub Do X składa się z trzech pięter. Piętro najniższe zawiera zbiorniki benzyny i oliwy, oraz ciężar martwy: bagaż, zapasy, części zamienne, narzędzia i t. p. Środkowa część kadłuba o długości 20 m jest przeznaczona dla pasażerów i może być wyposażona według życzeń kupującego w fotele, dla pasażerów, w kabiny sypialne, w salony, jadalnie i t. d.

Przy długotrwałych lotach w tylnej części kadłuba umieścić można kajuty dla odpoczynku załogi.

W czasie wykonywania swej służby znajduje się załoga na najwyższem piętrze.

Przednia część górnego pokładu, która posiada najlepsze pole widzenia jest zarezerwowana dla pilotów. Bezpośrednio za nią znajduje się kabina nawigacyjna, poza którą w specjalnej kabinie umieszczone są dźwignie i zegary silników na tablicach w sposób umożliwiający łatwą i stałą obserwację ilości obrotów, ciśnień i temperatur 12 silników Do X. W dalszym ciągu znajdujemy kabinę radjotelefonu i telegrafu połączoną specjalnym przewodem z kabiną nawigatora, w której zwyczajnie rezydować będzie komendant statku, a w końcu górnego pokładu kabinę z maszynami pomocniczemi, które porusza mały silnik spalinowy.

Kadłub płatowca posiada długość 40,05 m, skrzydło rozpiętość 48 m. Powierzchnia nośna wynosi 490 m². Odpowiadająca tym wymiarom nośność pozwala na rozwinięcie szybkości 240 km/gdź przy pracy wszystkich silników na pełnym gazie i przy umieszczeniu na pokładzie materjałów pędnych na 6—8 godzin; na zabranie 100 pasażerów licząc na każdą osobę z bagażem 100 kg.

Z takim zapasem benzyny i obciążeniem może płatowiec z łatwością przebywać bez lądowania odległość conajmniej 1000 km.

12 lipca b. r. wczesnym rankiem odbyły się pierwsze próby olbrzyma. W obecności konstruktora inż. Dorniera spuszczono Do X na wodę po specjalnie skonstruowanej pochylni, posiadającej elektryczne urządzenie do wyciągania płatowca uruchamiane przez jednego człowieka.

Po krótkiej próbie silników nastąpiła próba manewrowania płatowcem na wodzie. Utrzymywanie się na wodzie, w czasie lądowania i przy zwrotach jest zupełnie identycznie dobre jak przy innych typach Dornier'ów. Umożliwiło to wykonanie zaraz w pierwszym dniu trzech próbnych krótkich lotów.

Jako dotychczasowy wynik należy stwierdzić, że Do X, który ma tak olbrzymie rozmiary, w prowadzeniu jest bardzo łatwy i nie wymaga żadnego wysiłku. Podnieść należy spokojny lot i doskonałą sprawność mechanizmów sterowych i rozrządczych. Lądowanie jest miękkie i spokojne, start krótki, a zaskakiwanie silników szybkie.

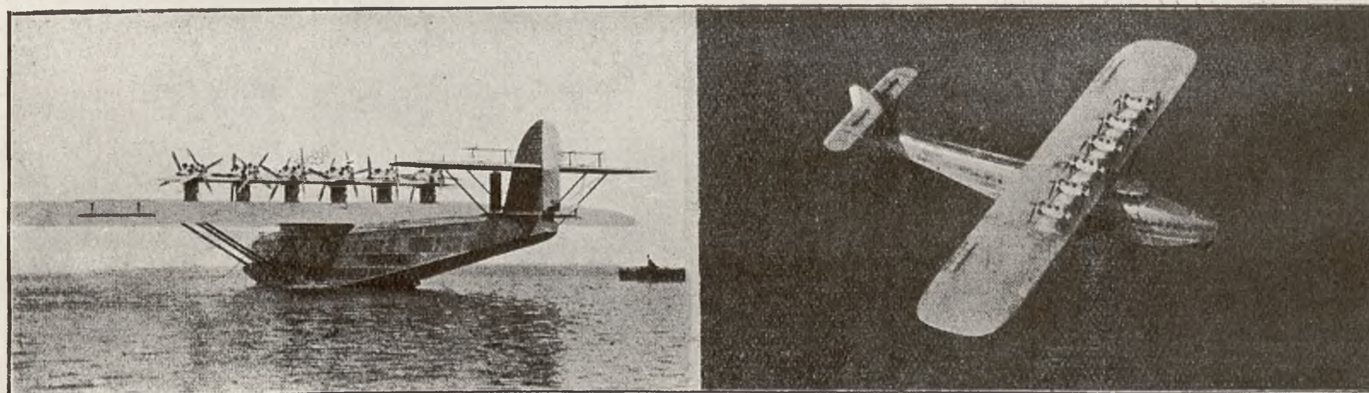
Doskonałe pole widzenia i celowe rozmieszczenie załogi umożliwia wykonywanie precyzyjne manewrów na rozkaz komendanta startu.

Oficjalne wyniki są następujące:

Zapuszczanie 12 silników dokonuje się w czasie siedmiu minut. Start przy pierwszych lotach, przy wadze w locie 36 i pół tony trwał 25 sekund. Czas ten będzie jeszcze znacznie skrócony w miarę przyzwyczajenia się pilota do maszyny. Wykonano kilka startów przy pracy 10-ciu silników i jeden przy 8-miu silników. Wybieg przy lądowaniu jest krótki. Przy lotach, w których zabierano 23 tony ciężaru użytecznego własności pozostały te same.

Charakterystyki ogólne:

Rozpiętość — 48 m
Długość — 40.05 m
Powierzchnia nośna — 490 m²
12 silników Siemens „Jupiter 520 KM — 6240 KM
Ciężar własny 28.000 kg
Ciężar użyteczny — 21.000 kg
Ciężar całkowity 49.000 kg
Szybkość maksymalna — 240 km-gdź
Obciążenie na 1 m² — 100 kg/m²
Obciążenie na 1 KM — 7.85 kg/KM
Zasięg z pełnym ładunkiem 1000 km



D. O. X. w swym żywiole powietrzu i na wodzie.

Międzynarodowe zawody balonów w Poznaniu.

DNIA 15. 8. b. r. odbyły się w Poznaniu pierwsze w Polsce Międzynarodowe zawody balonów wolnych (kulistych), zorganizowane przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej. Start odbył się na placu przy bramie Dębińskiej, gdzie zainstalowane zostały specjalnie rurociągi, dostarczające bezpośrednio z gazowni miejskiej gaz świetlny dla napełniania balonów. Na terenie wzlotów, dookoła którego zgromadziła się liczna publiczność, powiewały flagi polskie, francuskie i czeskie, świadczące o udziale w zawodach pilotów trzech państw.

Do zawodów zgłoszono ogółem osiem balonów: 3 polskie, 3 francuskie, 1 czeski i 1 duński. Na krótko przed zawodami Aeroklub duński zawiadomił, iż zgłoszony przez nich balon nie będzie mógł brać udziału tak, że ostatecznie uczestniczyło w zawodach 7 balonów.

Wzloty odbywały się przy sprzyjających warunkach atmosferycznych. Start pierwszego balonu wyznaczony był na godz. 17-tą. Pozostałe wznosiły się w odstępach 5-10 minutowych tak, że o godz. 18-tej wszystkie balony były już w powietrzu. Wzloty odbyły się w następującej kolejności, ustalonej zapomocą losowania:

1) „Warszawa“ — balon polski o pojemności 750 m³, pilotowany przez por. Franciszka Hynka.

2) „La Walkyrie“ — balon francuski o pojemności 1200 m³. Załoga: J. J. Marcel Noguer jako pilot, oraz Robert Perin jako pomocnik.

3) „Prof Zenger“ — balon czeski o pojemności 1200 m³. Załoga: major Dimitrij Budik jako pilot, oraz major Adolf Cejka jako pomocnik.

4) „Wilno“ — balon polski o pojemności 1200 m³. Załoga: Mjr. Juljan Sielewicz jako pilot, oraz por. Zbigniew Burzyński jako pomocnik.

5) „Gdynia“ — balon polski o pojemności 1200 m³. Załoga: kpt. Kazimierz Kraczkiewicz jako pilot, oraz por. Antoni Janusz jako pomocnik.

6) „Nancy“ — balon francuski o pojemności 900 m³. Balon prowadził sam pilot Albert Boitard.

7) „Sérenité“ — balon francuski o pojemności 1200 m³. Załoga: Charles Dollfus jako pilot, oraz Jean Devouge jako pomocnik.

Według ustalonej kolejności startu balon „Sérenité“ winien był wznieść się jako piąty z kolei, lecz wysłużona już, a w dodatku bardzo delikatna, powłoka tego balonu, podczas transportu jej do Polski, tak się posklejała, iż przy spiesznem rozwijaniu się na krótko przed wzlotem została w kilku miejscach uszkodzona. Mniemano już, iż balon ten będzie musiał zrezygnować z udziału w zawodach. Niezrażona jednak tem załoga energicznie wzięła się do naprawy i balon ich, znaczony barwno-żółtemi łatami taśmy, klejonej w miejscach dopiero co zszytych, zdążył wznieść się jako ostatni. Wypada tu zaznaczyć, iż Dollfus należy do jednych z najlepszych pilotów balonowych we Francji, posiada on już sto kilkadziesiąt lotów samodzielnych.

Wznoszeniu się poszczególnych zawodników towarzyszyły dźwięki ich hymnu narodowego, odegrane przez orkiestrę wojskową. Publiczność wśród oklasków serdecznie żegnała unoszących się w przestworza zawodników, ci zaś odpowiadali okrzykami „Niech żyje Polska“, „Na zdar“ i „Vive la Pologne“.

Wszystkie balony leciały w kierunku południowo - wschodnim, prócz jednego — „La Walkyrie“ — który, wzniósłszy się odrazu na znaczną wysokość i napotkawszy inny kierunek wiatru, leciał na północno wschód.

Dnia następnego, po całonocnym locie, wszystkie balony wylądowały w Niemczech w następującej kolejności:

1) „Nancy“ o godz. 6-tej w miejscowości Boehlen koło Lipska.

2) „Sérenité“ o godz. 6 min. 3 w Laab koło miejscowości Oschatz, leżącej na linji Drezno — Lipsk. Balon ten, unosząc z sobą jeszcze 185 kg. balastu, wylądował przymusowo z powodu burzy.

3) „Warszawa“ o godz. 11 min. 35 w Tempitz, pod Berlinem.

4) „La Walkyrie“ o godz. 12-tej w Gerleboyk — około 15 km. na południowy zachód od miejscowości Cöthen (w okolicy Magdeburgu).

5) „Prof Zenger“ o godz. 14-tej w miejscowości Süplitz 7 km. od Torgau.

6) „Wilno“ o godz. 15-tej — 30 km. na południowy zachód od Berlina.

7) „Gdynia“ o godz. 16-tej w miejscowości Patzetz — około 15 km na północny zachód od Cöthen (w okolicy Magdeburga).

Regulamin przewidywał cztery nagrody pieniężne dla tych zawodników, którzy uzyskają cztery najdalsze odległości, licząc w linji prostej od miejsca startu do miejsca lądowania. Zgodnie z tem postanowieniem, nagrody te uzyskali:

1-szą nagrodę 5.000 zł. pil J. J. M. Noguer na balonie „La Valkyrie“.

2-gą nagrodę 3.000 zł. pil. kpt. K. Kraczkiewicz na balonie „Gdynia“.

3-cią nagrodę 2.000 zł. pil. A. Boitard na balonie „Nancy“ i

4-tą nagrodę 1.000 zł. pil. mjr. D. Budik na balonie „Prof Zenger“.

Lot propagandowy Poznań—Barcelona.

JAK już donosiliśmy w kronice Nr. poprzedniego, Dyrekcja P. W. K., w porozumieniu z Departamentem Aeronautyki i fabryką Plage i Laśkiewicz, postanowiła zorganizować lot propagandowy Poznań-Barcelona. Lot ten odbył się w niedzielę dnia 25 sierpnia i udał się znakomicie.

Start płatowca polskiego „Lublin R X“ nastąpił o godzinie 4 rano, przylot do Barcelony tegoż dnia o godz. 16 min. 15. Załogę płatowca stanowili mjr. pil. inż. Wacław Makowski i mechanik plut. Bolesław Wieman. Płatowiec, zaopatrzony w 220 konny silnik Wrighta i posiadający napis „Made in Poland“, przebył bez lądowania trasę ponad Czechosłowacją, Szwajcarją i częściowo Niemcami, długości około 1700

km w ciągu 12 godzin i 15 minut, lecąc ze średnią szybkości 140 km na godzinę, pomimo iż ponad Niemcami panował wiatr przeciwny. Obciążenie płatowca było stosunkowo duże, mjr. Makowski bowiem wziął ze sobą 1000 litrów benzyny, wystarczającej na 18 godzin lotu. Natychmiast po przybyciu do Barcelony, mjr. Makowski doręczył Dyrekcji tamtejszej wystawy list od Zarządu P. W. K. zawierający pozdrowienia i zaproszenie do zwiedzenia wystawy poznańskiej.

Listy te przyjął z rąk polskiego lotnika główny zastępca dyrektora wystawy, który na ręce mjr. Makowskiego złożył serdeczne podziękowanie za zaproszenie i pozdrowienia, oraz życzenia pomyślnego ukończenia lotu.

Ponieważ lotnisko w Barcelonie jest zbyt małe, by można było startować z pełnem obciążeniem w drogę powrotną, mjr. Makowski przyleciał w celu uzupełnienia paliwa w dniu 30 sierpnia do Paryża, gdzie zabawił parę dni. Start z Le Bourget do kraju nastąpił w dniu 3 września o godzinie 5 rano, przylot do Poznania — godzinie 1 min. 40 w południe. Tegoż dnia o godzinie 5 popołudniu „Lublin R X" wystartował z Poznania w dalszą drogę do Warszawy, przybywając do Stolicy o godzinie 7 wieczorem.

Major Makowski zjawił się w Dyrekcji PWK i wręczył list od Dyrekcji Wystawy Międzynarodowej w Barcelonie, do Naczelnego Dyrektora PWK, dr. Stanisława Wachowiaka o następującej treści:

„Mieliśmy zaszczyt przyjąć p. komendanta Makowskiego, który łaskawie wręczył nam pozdrowienia oraz życzenia sukcesu dla naszej wystawy.

Uważamy za swój obowiązek wyrazić naszą wdzięczność oraz zapewniamy, że zawiadomimy komitet naszej wystawy o szlachetnych życzeniach Waszego kraju, zawsze świetnego i pełnego godności.

Proszę przyjąć, Panie Naczelny Dyrektorze, wyrazy najwyższego poważania i najlepsze życzenia powodzenia dla dzieła, którego jest Pan tak znakomitym organizatorem. (—) C. Ramon".

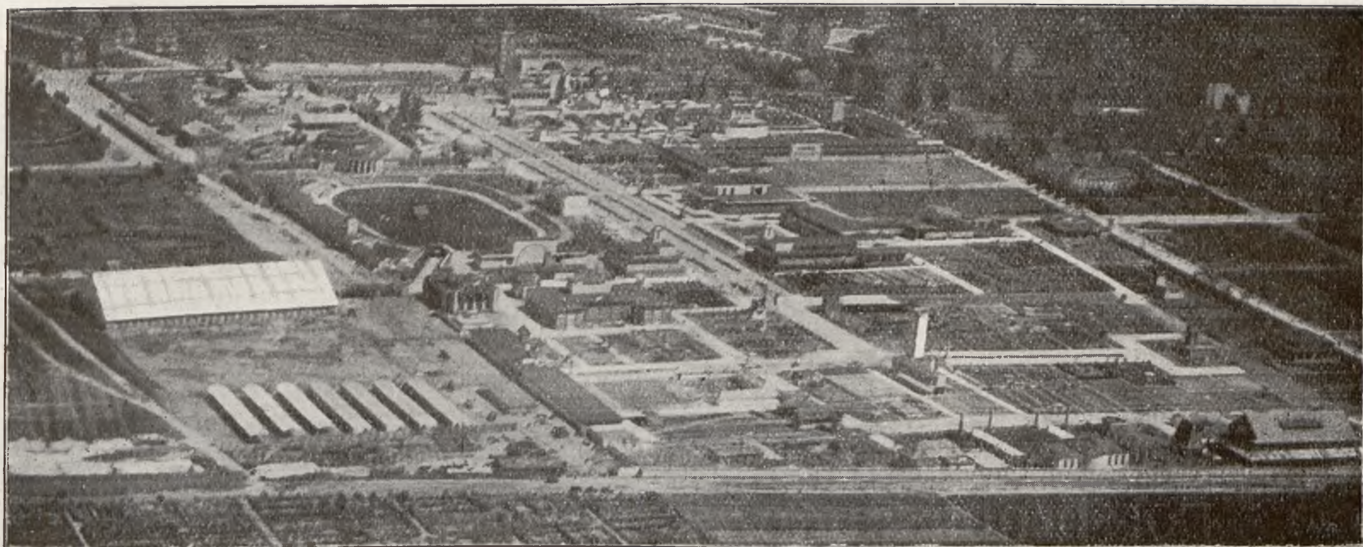
Na lotnisku warszawskiem powitali majora Makowskiego konstruktor płatowca inż. J. Rudlicki, przedstawiciel fabryki Plage i Laśkiewicz i szereg innych osób ze sfer lotniczych.

Tak więc propagandowy lot na polskim płatowcu został ukończony pomyślnie, spełniając należycie podjęte przez organizatorów zadanie.



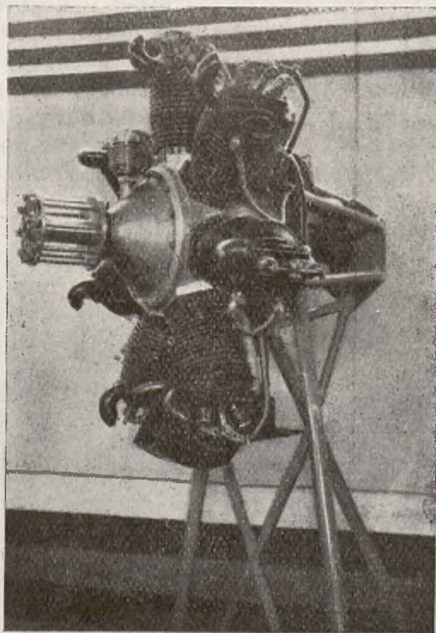
Mjr. pil. Makowski i mech B. Wiemar przez R. X. na lotnisku w Poznaniu.

Powszechna Wystawa Krajowa.



Tereny zachodnie P. W. K. z Wesołem Miasteczkiem.

KIERUJĄC się do stoisk pomocniczego przemysłu lotniczego łatwo można się przekonać - mimo małej ilości wystawionych eksponatów, że krajowe wytwórnie samolotów i silników w znacznej już mierze nie będą potrzebowały używać ani surowców ani półfabrykatów ob-



Silnik inż. Zalewskiego.

cego pochodzenia. Świadczy to o postępie gospodarczym ostatnich 2-3 lat. Konsumcja tych materjałów i ich staranne wykonanie rozwija się dzięki równoległemu wzrostowi wytwórczości lotniczej, która postępuje w tempie wprost rekordowem.

Gałęzie przemysłu pomocniczego spotykamy nietylko w pawilonie lotniczym, lecz także w stoiskach przemysłu ciężkiego, chemicznego i włókienniczego. Przemysł ten produkuje obok swych zasadniczych przedmiotów wytwórczości, surowce i akcesorja lotnicze.

Wyliczę niektóre firmy, pracujące dla lotnictwa: Jaeger i Ziegler — amortyzatory i krążki gumowe do płatowców; Vulcanit — części ebonitowe, przetwory kauczukowe i amortyzatory: B. Wahren — koła kompletne do samolotów i części kół: J. Wagner — świece do silników, śruby, sworznie, ściągacze i inne części metalowe; G. Gerlach — instrumenty pokładowe; Varsovienne — kombinezony, kurtki skórzane i odzież sportową; J. Fraget — odlewy aluminjowe; Witoszyński i Brandel — korbowody, tłoki silnikowe, pierścienie tłokowe, dźwignie zaworowe, zawory; Autoremont — tłoki, panewki, różne części silników; Szomański i S-ka — śmigła lakowane Tonkilakiem; Avia — maszyny precyzyjne, sprawdziany, wyroby z miedzi, wyroby z ebonitu, części silników, odlewy, oraz obróbka bronzu; Sosnowieckie Tow. Fabr. Rur i Żelaza — rury stalowe okrągłe i kroplowe; Inż. Abratyński — odlewy żelazne, pierścienie; Huta Bismarka i Baildonstal — stal pod różną postacią i kute korbowody, wały, cylindry, zawory i inne; Walcownie Metali Dziedzice — blachy, pręty, rury aluminjowe i mosiężne; Zakłady Chemiczne „Grodzisk“ — cellony.

Pałac rządowy pomieścił w jednej z sal piękne eksponaty modeli samolotów, balonów, dźwigów balonowych, bomb i t. p. Artystyczne zdjęcia fotograficzne lotnicze budzą zachwyt u zwiedzających.

Lotnicza Pomoc Szkolna daje w swem stoisku pracę kpt. Kondratiuka: powiększone przekroje pomp trybikowych, nurnikowych, wahadłowych, tłokowych mimośrodowych oraz skrzydełkowych. Model silnika gwiaździstego i 4-ro cylindrowego uzmysławia pracę tłoków i kolejność palenia. Tak pracuje dzielny instruktor-wykonawca.

W lotnictwie polskiem jest miejsce tylko dla ludzi zdrowych i mocnych duchem. Świadczą o tem niezliczone nagrody wystawione w pawilonie W. F. i P. W.

W ostatnich latach nietylko poszczególne jednostki ale i całe zespoły pułkowe zdobywały nagrody w rajdach lotniczych, konkursach lotniczych, pięcioboju, w ulubionej koszykówce, footbalu, w wioślarstwie i t. p. Wyróżniają się tam dwie tablice z fotografjami dwuch konkursów szybowców organizowanych przez Związek Lotników Polskich.

INŻ. B. DEMBIŃSKI.

Loty przez Atlantyk.

JEST rzeczą godną zastanowienia, że prawie wszystkie przeloty przez ocean z Ameryki do Europy udały się, że żaden przelot z Europy do Ameryki nie udał się.

Musi więc istnieć bardzo duża różnica między warunkami naturalnemi przelotu w jedną stronę, a w drugą. Jeżeli przyjrzymy się mapie morskiej tej części oceanu, to zauważymy bez trudności, że droga z New-Yorku do Europy biegnie z wielkim prądem oceanicznym zwanym Golf-Stream, a droga powrotna z Europy do N.-Yorku — przeciw temu prądowi. Ponieważ tak potężny prąd wody musi wywierać bardzo poważny, jeżeli nie decydujący wpływ na stan i ruchy atmosfery w tych okolicach, musimy przyjść do wniosku, że o powodzeniu przelotu przez Atlantyk decyduje w znacznym stopniu Golf-Stream. Lindbergh i inni, którzy lecieli z prądem, szczęśliwie przelecieli ocean, wszyscy zaś, którzy lecieli przeciw prądowi z Europy do Ameryki, musieli mu ulec i albo zawracali z drogi, albo spadali po drodze.

Drugim potwierdzeniem wpływu Golf-Streamu jest fakt, że i przeloty z Europy do Ameryki odbywały się pomyślnie do wysp Azorskich lub paręset kilometrów poza nie, a dopiero dalej warunki atmosferyczne nie puszczały nikogo. Otóż właśnie do wysp Azorskich i nieco poza nie leci się z prądem lub nad obszarem bezprądowym, a 500 km za wyspami zaczyna się nieszczęsny Golf-Stream. Widzimy też, że lecieć pod Golf-Stream znaczy niemal tyleż, co dmuchać pod wiatr.

Jest i trzeci dowód wpływu prądów morskich na przelot przez oceany: podróż powietrzna z Hiszpanji do Brazylji udała się, pomimo, że prowadzi przez obszary ciszy i deszczów zenitalnych, ale była to podróż z prądem Równikowym Północnym i z prądem Brazylijskim. Wielki to znak zapytania, czy podróż tą samą drogą, lecz w kierunku przeciwnym z Brazylji do Hiszpanji, to jest pod prądy, udałaby się również pomyślnie, gdyż między Afryką i Ameryką Południową prądy mają kierunek odwrotny do Golf-Streamu, czyli płyną ze wschodu na zachód. Kto zechce przelecieć z Brazylji do Hiszpanji, ten napotka trudności podobne jak przy prze-

locie z Europy do New-Yorku, chociaż nie tak wielkie, gdyż prądy tu są słabsze i nie tworzą takiej mgły. Po tylu niepowodzeniach i katastrofach czas by już był zaprzestać „dmuchania pod wiatr“ i latania pod prąd. Należy wybierać drogę albo z prądem, albo ponad obszarami bezprądowemi, a nad Golf-Streamem przelatywać aż koło Savannah lub Wilmington. Ta droga nie będzie gorsza, niż z New-Yorku do Europy. Prawda, że w ten sposób znacznie się drogi nadłoży, ale przecież droga najkrótsza w kilometrach, nie zawsze jest najkrótsza w godzinach.

Gdyby się jednakże okazało, że i tu są trudności zbyt wielkie, których nie można z mapy wyczytać, to należy próbować drogi bardziej południowej: z prądem Równikowym południowym to jest Lizbona - wyspy Kanadyjskie — Zielonego Przylądka — Antyle — Floryda — N.-York, gdzie warunki powinny być lepsze niż na drodze N.-York— Europa.

Zdaje się też, że wogóle trzeba się liczyć z tem, iż droga z Ameryki do Europy będzie miała zawsze inną trasę niż z Europy do Ameryki z powodu właśnie kierunków prądów w północnym i środkowym Atlantyku. Droga z Europy do Ameryki zdaje się leżeć między 20 a 35 st. szer. półn., natomiast droga z Ameryki do Europy — między 40 a 48 stopniem.

W związku z powyższem należy również zaznaczyć, że dotychczasowy sposób lotów przez Atlantyk był wadliwy i niecelowy. Wybierano jaknajsilniejsze silniki, zabierano jaknajwięcej benzyny i w takich warunkach samolot był właściwie pociągiem towarowym, wiozącym tylko benzynę, którą w najlepszym razie sam spalał, a podróż była jedynie próbą silników i wytrzymałości ludzkiej. Takich prób już było dosyć i niedały one i nigdy nie dadzą odpowiedzi na jedyne ważne pytanie: czy komunikacja osobowa przez Atlantyk jest praktycznie możliwa i jak się będzie kalkulowała.

Przecież w taki sposób jak się dotąd probuje to jest bez lądowania, żaden pasażer nie zdecyduje się lecieć przez ocean, gdyby mu nawet można było zagwarantować pogodę. Trzeba podzielić podróż najmniej na trzy etapy, założyć lotniska i stacje benzynowe na Azorach i Bermudach, osadzić tam załogi pilotów i chociaż po jednej maszynie, a wtedy spróbować lotów pasażerskich częściami: Lizbona — Corve 2200 km, czyli około 12 godzin. Corve — Bermudas 4000 km, około 20 godzin i Bermudas — Ameryka 1300 km, czyli 7 godzin, zmieniając przytem warunkowo aparat i pilota na Azorach i Bermudach.

W przyszłości należałoby założyć wyspę pływającą w połowie drogi między Azorami i Bermudami, gdyż przelot 4000 km jest zawielki.

Tylko takie próby lotów mają wartość praktyczną. Ale loty przez ocean bez lądowania są tylko brawurą na którą szkoda zdrowia i pieniędzy.

*

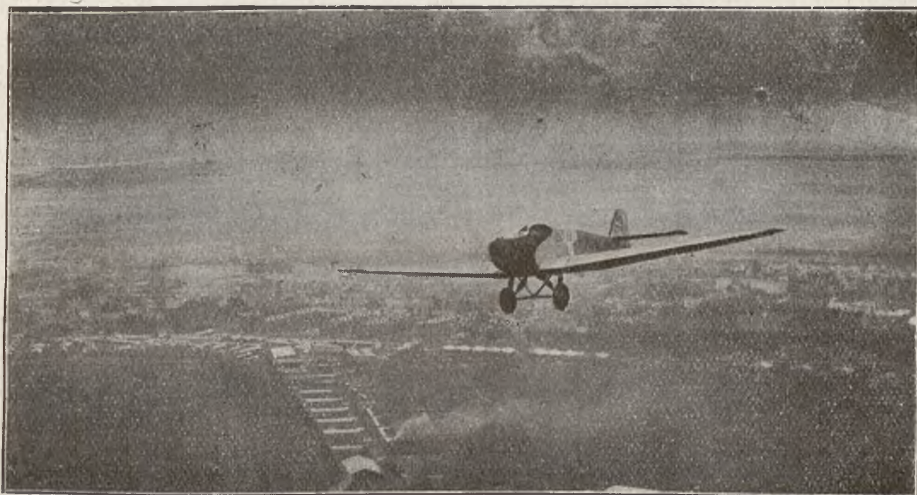
Artykuł niniejszy pochodzący od jednego z naszych czytelników, traktujemy jako materjał dyskusyjny, do sprawy, do której jeszcze powrócimy.

REDAKCJA.

JAN WILCZYŃSKI.

Znaczenie lotnictwa w życiu gospodarczem.

NIE mówiąc o znaczeniu lotnictwa z punktu widzenia obrony państwa, ani też o samolocie jako o śmiercionośnej maszynie, zatrzymamy się jedynie na lotnictwie komunikacyjnem i omówimy znaczeczenie jego w życiu gospodarczem i jego rolę w codziennem życiu kupca czy też przemysłowca.



Płatowiec L. L. Lot w locie na linji.

Zastanawiając się nad rolą lotnictwa w życiu gospodarczem, mumusimy cofnąć się myślą wstecz i uzmysłowić sobie, jaki wpływ wywarł sto lat temu wynalazek Stephensona.

Musimy przypomnieć sobie, jak innem tętnem biegło życie w czasie kursowania dyliżansu pocztowego, kiedy środowiska odległe od siebie dziesiątki czy setki kilometrów niemal nie wiedziały wzajemnie o swojem istnieniu, kiedy nie mogło być mowy o utrzymywaniu między niemi masowego kontaktu i masowej wymiany towarów.

Taki sam przewrót w życiu gospodarczem, jak ten, którego dokonała kolej żelazna, następuje obecnie powtórnie wskutek opanowania gościńców powietrznych.

Samolot, skracający wielokrotnie przestrzeń, powtórnie zmniejszy świat o olbrzymi ułamek jego rozmiaru. Umożliwi to rozszerzenie rynków zbytu, a więc produkcji, zezwoli na nowe możliwości pracy i osadnictwo na obszarach dotychczas niewykorzystanych bo mało znanych, umożliwi to, że więcej ludzi na tej ziemi żyć będzie mogło niż jest dotychczas przez nią żywionych.

Znaczenie lotnictwa — w miarę postępów techniki — wzrastać będzie z każdym rokiem i niewątpliwie niezadługo już lotnictwo bardzo poważnie zmieni wygląd świa-

ta, zmieni pojęcie odległości, ułatwi i zacieśni międzynarodowe stosunki gospodarcze.

Samoloty komunikacyjne kursują dziś z przeciętną szybkością 160 km na godzinę i niewątpliwie w niedalekiej przyszłości szybkość ta będzie podwojona czy też potrojona, bo już dziś praktyczne doświadczenia wykazały, że dla maszyny latającej dostępna jest — zawrotna na nasze obecne pojęcia — szybkość przeszło 500 km na godzinę.

Jak bardzo zmienił się glob ziemski, skoro dziś można dostać się w godzinę lub dzień tam, gdzie doniedawna jeszcze podróże czy transporty poczty lub towarów przy korzystaniu z najszybszych ekspresów lub parowców trwały całe długie tygodnie!

Niewątpliwie więc lotnictwo w życiu gospodarczem musi odegrać rolę wprost olbrzymią.

Jakież korzyści można czerpać już dziś z istniejących i zorganizowanych szlaków powietrznych.

Komunikacja pasażerska.

Podróż samolotem trwa przeciętnie na linjach polskich 2 godziny, w przeciwieństwie do 10-ciu godzin jazdy koleją. Można zatem w ciągu jednego dnia odbyć podróż z miasta do miasta, odległych od siebie o 300 km, załatwić interesy i powrócić w tym samym dniu, bez zmęczenia, do dalszej pracy w miejscu stałego zamieszkania.

Można dostać się samolotem w ciągu jednego dnia tam, gdzie, korzystając z najszybszych ekspresów, trzeba dni trzech.

Im większa przestrzeń, tem wyraźniej uwidacznia się szybkość podróży samolotem w stosunku do kolei i parowca, dochodząc na dużych odległościach do skrótów wielotygodniowych (komunikacja między poszczególnemi częściami świata).

Co do bezpieczeństwa komunikacji powietrznej, to stwierdzić trzeba, że w ciągu istnienia u nas linji lotniczych, to jest od roku 1922 nie zdarzył się ani jeden wypadek, któryby pociągnął za sobą śmierć, czy bodaj nawet kalectwo pasażera, a w ciągu tych siedmiu lat wcale poważna ilość, bo około 40.000 osób odbyło podróże powietrzne.

Poczta lotnicza.

List wysłany samolotem rywalizuje z telegramem, a dzięki swej taniości zwycięża ten ostatni.

Na linjach krajowych poczta lotnicza przewożona jest w ciągu $2^1/_2$ do 3 godzin, a zatem w jednym dniu można mieć pisemną odpowiedź, otrzymać podpisane dokumenty i t. d. w najdalszych krańcach Rzeczypospolitej.

Taryfa poczty lotniczej jest niska, gdyż wynosi zaledwie podwójne normalne porto pocztowe. List lotniczy kosztuje zatem zaledwie 50 groszy, przyczem doręczony jest w miejscowym okręgu doręczeń przez specjalnego posłańca, podobnie jak telegram lub list ekspres, bez żadnych dopłat.

Pocztę lotniczą należy opłacać znaczkami poczty lotniczej, które nabywać można we wszystkich urzędach pocztowych i u rozsprzedawców prywatnych.

Przewóz towarów.

W przeciwieństwie do zagranicy, kupiectwo nasze ciągle jeszcze niedocenia korzyści, jakie może wyciągnąć przy wszechstronnem posługiwaniu się w życiu codziennem samolotem.



Dyrektor G. M. C. w Polsce p. Pawłowski używa tylko samolotu dla komunikacji.

W wypadku niedojścia samolotu z jakichkolwiek przyczyn, lub przerwy w przewozie powietrznym, poczta lotnicza przewożona jest najszybszemi środkami lokomocji, przyczem po nadejściu na miejsce przeznaczenia natychmiast doręczana jest bezpłatnie.

Pocztę lotniczą nadawać można w urzędach pocztowych we wszystkich i do wszystkich miejscowości na terenie całej Rzeczypospolitej, nawet nieposiadających komunikacji lotniczej. W tym wypadku poczta lotnicza przewożona jest częściowo samolotem, częściowo koleją.

W miastach, posiadających komunikację powietrzną, pocztę lotniczą wrzucać można do specjalnych skrzynek dla poczty lotniczej, rozmieszczonych przy ulicach, oraz nadawać przez całą noc w urzędach pocztowo-telegraficznych (w Warszawie w rozmównicy publicznej przy Placu Napoleona).

Jedną z podstawowych korzyści stanowi przewóz towarów. Samolot skraca wielokrotnie czas przewozu, przyśpiesza obrót towaru i pieniądza i umożliwia najszybsze tranzakcje handlowe, a tem samem realizuje zasadę: „Czas to pieniądz". W walce konkurencyjnej kupiec, posługujący się drogami powietrznemi, zapewnia sobie powodzenie, gdyż najprędzej dostarcza towar i otrzymuje za niego zapłatę.

Często się słyszy, że przewóz powietrzny jest drogi, że trudność sprawia nadawanie i odbiór przesyłek, że wreszcie nie wszystkie towary można wysyłać samolotami.

Podobne zastrzeżenia są z gruntu fałszywe i należy je przypisać małemu zainteresowaniu się komunikacją lotnicza.

Jakże bowiem naprawdę przedstawia się sprawa przewozu towarów samolotami?

Przesyłki do przewozu powietrznego przyjmują wszystkie biura towarzystw komunikacji powietrznej oraz ajencje (firmy ekspedycyjno-towarowe).

Przesyłka wysłana naprzykład z Warszawy do Katowic, przybywa do miejsca przeznaczenia i może być odebrana przez adresata w 2 do 3 godzin od chwili nadania. Nadejście przesyłki jest awizowane telefonicznie. Podobnie szybko przewożone są przesyłki na wszystkich innych linjach.

Dzięki szybkości samolotu kupiec nie potrzebuje więzić kapitału w zapasach towarów, sprowadzanych z odległych miast, gdyż zapasy te może uzupełniać w ciągu kilku godzin.

Do przewozu powietrznego nadają się wszystkie towary: części maszyn, materje, artykuły żywnościowe, kwiaty, szkło, klejnoty, książki i t. d. i t. d.

Przewóz jednego kilograma drogą powietrzną kosztuje zaledwie kilkadziesiąt groszy.

Przesyłki lotnicze nie wymagają specjalnego opakowania, a równy i spokojny lot samolotu nie naraża ich na wstrząsy, od jakich nie są wolne przy żadnym innym środku przewozowym.

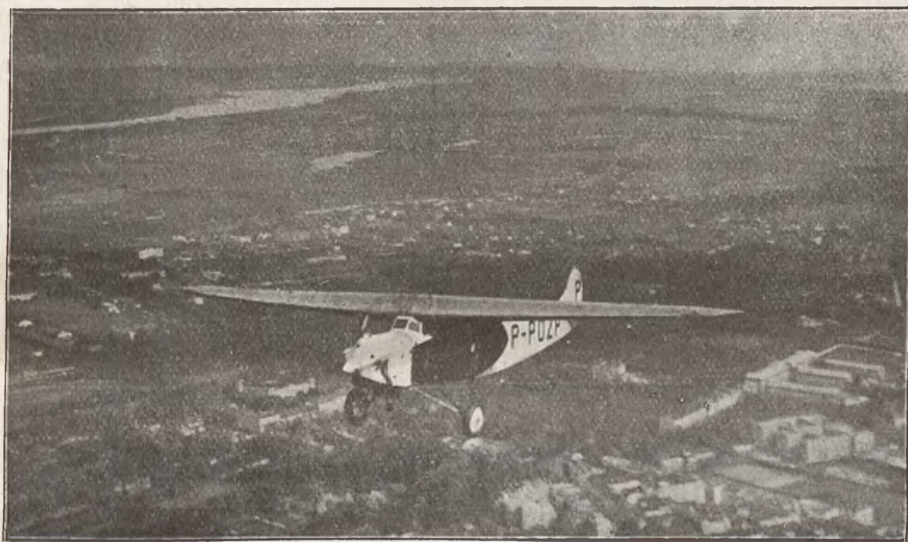
Przesyłki lotnicze mogą być obciążone zaliczkami, dzięki czemu nadawca ma możność najszybszego zainkasowania należytości.

W obrocie zagranicznym przesyłki lotnicze nie podlegają długotrwałym formalnościom celnym, lecz odprawiane są niezwłocznie przed wszystkiemi innemi (w Warszawie w Ekspozyturze Urzędu Celnego na Dworcu Głównym).

Przesyłki wysyłać można do miast, posiadających komunikację powietrzną, jak również do innych miejscowości, które posiadają tylko połączenia kolejowe. W tym wypadku przesyłka przewożona jest częściowo samolotem, częściowo koleją. Przesyłka, nadana naprzykład z Warszawy do Zakopanego, idzie samolotem do Krakowa, poczem dalej koleją lub pocztą, stosownie do życzenia nadawcy.

Reklama.

Samolot, prujący przestworza widoczne dla wszystkich, może oddać wyjątkowo korzystne usługi dla celów reklamy.



Płatowiec L. L. Lot — Fokker w locie.

Różnorodność reklamy samolotowej jest wielka, przyczem każda z nich dociera tam, gdzie żadna inna dotrzeć nie może.

Istnieje zatem możliwość zrzucania z samolotu ulotek lub nawet próbek towarów na małych papierowych spadochronikach, istnieje możliwość umieszczenia na skrzydłach samolotów bądź barwnych, bądź świetlnych napisów, istnieje możliwość wypisywania przez lotnika na nieboskłonie dymnych tekstów propagandowych i t. d. i t. d.

W Polsce reklama samolotowa jest mało znana i stosowana była dotychczas w nielicznych wypadkach. Powodem tego jest przedewszystkiem okoliczność, że u nas ciągle jeszcze nie docenia się wartości reklamy i nie wykorzystuje się wszelkich jej możliwości. Niewątpliwie jednak, podobnie jak na Zachodzie, i u nas rozwinie się wkrótce poważny dział przedsiębiorstw reklamy lotniczej.

Mówiąc o reklamie, należy wspomnieć jeszcze o fotografji lotniczej, która również oddać może poważne usługi dla celów propagandowych (zdjęcia fabryk, zakładów przemysłowych i t. d. z lotu ptaka).

* * *

Bezpieczeństwo lotnictwa komunikacyjnego.

Prasa całego świata, podając wiadomości o wypadkach lotniczych, sieje w umysłach swych czytelników obawę i niepokój, czy lotnictwo cywilne już dojrzało, aby służyć społeczeństwu jako środek komunikacji do codziennego użytku. Tem samem szkodzi rozwojowi komunikacji lotniczej.

Wypadki o których mowa pochodzą z zupełnie innych źródeł. Są to albo wypadki przy lotach szkolnych, lub też wojskowych akrobatycznych, przy próbach wielkich rajdów i przy wypróbowywaniu nowych typów płatowców.

Szeroka czytająca publiczność nie zdaje sobie sprawy, jak nikły procent wypadków przypada na dobrze zorganizowane linje komunikacji lotniczej.

Według posiadanej przez nas statystyki za rok 1926 przypadł jeden wypadek w Niemczech na sześć miljonów kilometrów, w Stanach Zjednoczonych na jeden miljon trzysta tysięcy, a we Francji na czterysta trzydzieści pięć tysięcy kilometrów.

Jeżeli weźmiemy pod uwagę ilość pasażerów w pociągu i na płatowcu i odniesiemy naszą statystykę do pociągo-kilometrów i płatowco-kilometrów, czy nawet pociągo-etapów, to z całą jasnością uprzytomnimy sobie wysoki stopień bezpieczeństwa na linjach lotniczych, którego nawet nie domyślają się pasażerowie płatowców komunikacyjnych.

Są jednak instytucje, które zdają sobie już sprawę z bezpieczeństwa na linjach lotniczych — są to przedsiębiorstwa ubezpieczeniowe.

Według posiadanych przez nas danych, stawki asekuracyjne na linjach lotniczych francuskich i kolejach są następujące:

Dla zwykłych towarów na przestrzeniach:

a) Paryż-Londyn przy przewozie samolotem — 0.25%
przy przewozie koleją 0.25%

Tajemnica porostu włosów zbadana naukowo.

Około 100,000 włosów znajduje się na skórze głowy. Według prawa natury winny one rosnąć aż do końca naszego życia codziennie, co godzina z roku na rok. Olbrzymiej energji potrzeba, ażeby ten dziw natury mógł się odbywać.

Włosy, ta najwspanialsza ozdoba głowy ludzkiej, są wystawione na wiele niebezpieczeństw, które polegają na tem, że skóra głowy jest zbyt skomplikowanym organem, ażeby mogła być odpowiednio pielęgnowana przy pomocy środków kosmetycznych, będących ogólnie w użyciu.

Czasami mamy do czynienia ze zbyt silnym łuszczeniem się skóry (łupież), czasami znów można zaobserwować zbyt silne wydzielanie się tłuszczu (powiększenie gruczołów łojowych). Należy też uwzględnić tę okoliczność, że na włosach osiada wiele kurzu. Wszystko to razem tworzy na skórze głowy warstwę, którą łatwo zdrapać można. Następuje pewien rodzaj podrażnienia, z czym zawsze jest związany stan zapalny, co bezwzględnie pociąga za sobą zanik porostu włosów. Stosowanie w tych wypadkach środków takich, jak perfumowany spirytus, gruntowne mycie głowy przy pomocy mydeł i t. p. jest poprostu przestępstwem w stosunku do naszych włosów. Że w tym kierunku bardzo wiele się grzeszy, nie trzeba specjalnie dowodów, za dowód mogą służyć całe rzesze ludzi zmartwionych wypadaniem włosów, względnie ludzi, którym włosy już powypadały.

Po sprawdzeniu przez profesorów uniwersytetu interesujących doświadczeń, wykonywanych w dziedzinie porostu i kosmetyki włosów, zostało stwierdzonem z całą pewnością, że stosowanie „Silvikrin-kuracji włosów w komplecie“ w bardzo krótkim czasie powstrzymuje wypadanie włosów, a nawet już wyłysiałe miejsca, pod wpływem tej kuracji, z powrotem pokrywają się włosem.

Taksamo lekarze stwierdzili, a praktyka wielokrotnie potwierdziła fakt, że mycie głowy przy pomocy „Silvikrin Shampoonu“ i codziennie pielęgnowanie włosów „Silvikrin-Fluidem“ zapewnia zachowanie takowych aż do późnej starości.

Panów lekarzy, którzy Silvikrinu“ dotąd jeszcze nie wypróbowali, prosimy, ażeby zażądali od nas bezpłatnie naszych preparatów.

Głównym dążeniem szanownego czytelnika jest oczywiście usunięcie łupieżu, wypadania włosów i nadmiernego wydzielania się tłuszczu, a także odzyskanie utraconego już uwłosienia. Jest bezwarunkowo koniecznem, abyście przedewszystkiem, szczegółowo zostali poinformowani o problemacie porostu włosów. Przesyłamy zatem na żądanie zupełnie bezpłatnie i franko: 1) książeczkę „Wypadanie i regeneracja włosów“, 2) Najnowsze wiadomości z Polski — tak samo z kół lekarskich o osiągniętych dodatnich wynikach stosowania „Silvikrinu“, 3) Plan kuracji „Silvikrinowej“, zredagowany przez profesora Dr. med. Lipliawskiego, 4) Próbkę „Silvikrin-Shampoonu“.

W tym celu prosimy o nadesłanie dokładnego adresu do „Silvikrin Vertrieb, Gdańsk, 496, Bötschergasse 23/27.

—o—

b) Paryż-Wiedeń przy przewozie samolotem — 1.20%
przy przewozie koleją —1.00%

Wysoki stopień bezpieczeństwa w komunikacji powietrznej osiąga się dzięki planowym dobrze pomyślanym i systematycznie przeprowadzanym środkom zaradczym, stosowanym przy budowie, a następnie przy eksploatacji płatowca komunikacyjnego.

Przedewszystkiem więc jaknajstaranniejsza selekcja materjałów używanych do budowy płatowca i silnika.

Najsumienniejsza kontrola przy wykonywaniu nawet najdrobniejszych części maszyny. Najdrobniejsza usterka powoduje odrzucenie części bez względu na koszta.

Próba całości:

a) płatowca na ziemi przez próbne obciążenie, aby się przekonać, czy wytrzyma przewidywane kalkulacją obciążenie.
b) silnika na ziemi, czy może pracować kilkadziesiąt godzin bez żadnych defektów.

Próba całości w locie: czy odpowiada przewidywanym przez kalkulację danym co do szybkości, łatwości wznoszenia się w powietrze, łatwości kierowania i lądowania.

Prócz tego, aby płatowiec mógł być użyty na linji komunikacyjnej, musi przejść próbę 50-godzinną i to w tych warunkach, w jakich potem musi pracować na linji.

W czasie eksploatacji na linjach komunikacyjnych każdy płatowiec podlega kontroli codziennej przed startem i po lądowaniu; jest jaknajstaranniej badany, a silnik próbowany. Niezależnie od tego następuje kontrola okresowa co pewną niewielką ilość czasu. Zespół silnik-płatowiec, chociażby pracował jaknajlepiej — podlega przeglądowi, części cokolwiek zużyte zamienia się nowemi, nie oszczędzając na kosztach przeglądu i remontów. Następnie co kilkaset godzin dla płatowca i od 100—200 dla silnika, następuje kontrola generalna i remont generalny.

Ponadto we wszystkich państwach płatowce linij komunkacyjnych stoją pod stałą kontrolą technicznych urzędów państwowych, specjalnie w tym celu powołanych.

Ruch na linjach lotniczych jest normowany umowami międzynarodowemi, przepisami państwowemi i regulaminami linij lotniczych, skutecznie walczącemi ze złemi warunkami atmosferycznemi.

Loty płatowców na przestrzeni ochraniane są przez sieć posterunków metorologicznych, awizujących lotnikowi pogodę i przestrzegających przed nagłemi zaburzeniami atmosferycznemi.

Rozpatrzyliśmy materjał i ruch — pozostaje jeszcze jeden czynnik, materjał ludzki — pilot. Mając na względzie charakter użyteczności publicznej komunikacji powietrznej i tutaj znów ingeruje rząd, ustanawiając przymusowo okresowe badanie personelu latającego. Psychotechnika zaś jest w stanie z dostateczną precyzją odróżniać kandydatów zdolnych do bezpiecznego prowadzenia płatowca od nienadających się do tej służby.

Usuwa się wszelakie niespodzianki. Doświadczenie i rutyna skutecznie walczą z mogącemi jeszcze powstać przypadkami.

Inż. Z. Nowakowski i J. Medwecki.

Wrażenia z pobytu na 7-mej Międzynarodowej Wystawie Lotniczej w Londynie.

Na 7-mej międzynarodowej wystawie lotniczej w Londynie przeważały nad płatowcami cywilnemi płatowce wojskowe. Z płatowców cywilnych było tylko kilka samolotów komunikacyjnych a większość stanowiły płatowce sportowe i turystyczne.

Jest to znamienne dla Anglji, gdzie zapotrzebowanie na te płatowce jest duże z powodu silnego rozwoju sportu lotniczego (ponad 200 prywatnych samolotów), pomimo dosyć niekorzystnych warunków atmosferycznych.

U nas warunki dla rozwoju sportu lotniczego są nadzwyczaj dobre nie tylko z powodu dogodnej aury ale także z powodu równinowego charakteru kraju.

To też dążenia do rozwoju sportu lotniczego i doścignięcia innych krajów, które poszły za przykładem Anglji wyrażają się u nas sumą przeszło 20 awionetek.

Biorąc pod uwagę powyższe dążenia do stworzenia u nas typu płatowca sportowego zajmiemy się najpierw omówieniem angielskich płatowców sportowych znajdujących się na wystawie.

Na pierwszy plan wysuwają się płatowce 2 miejscowe, które są przeważnie dwupłatami z wyjątkiem płatowca Westland-Widgeon. Znajdujemy w nich kilka wspólnych cech:

1) dużą nadwyżkę mocy (silnik 80 — 100 MK.
2) składane skrzydła.
3) profil skrzydła szczelinowy.
4) podwozie bezosiowe.
5) ciężar własny ca 400 kg.

Zastosowanie tworzywa różnorodne.

Całkowicie drewniane są dwupłaty.

Parnall Elf silnik 105 MK Cirrus-Hermes.

Simmonds-Spartan (silnik Gipsy 110 MK) obecnie przerobiony na 3 miejscowy. Odznacza się tem, że posiada, dzięki zastosowaniu symetrycznego profilu, wszystkie skrzydła zupełnie identyczne i między sobą zamienne.

Konstrukcji mieszanej (kadłub stalowy, skrzydła drewniane) są:

1) Moth.
2) Avro-Avian.
3) Westland-Widgeon.

Konstrukcji całkowicie metalowej (stalowej) kryte płótnem są:

1) Blackburn-Bluebird z siedzeniami obok siebie.
2) Hawker „Tomtit".

Ciekawym eksponatem z gałęzi płatowców sportowo-turystycznych jest „Moth-Hawk" (silnik 240 MK Armstrong-Lynx) wytwórni De Havilland. Jest to jednopłat, konstrukcji mieszanej, ze składanemi skrzydłami. Posiada wygodną, komfortową kabinę na 4 osoby oszkloną na wzór maszyn amerykańskich. Płoza amortyzowana jest sprężyną jak i u nowego „Moth'a" 2 osobowego. Moth-Hawk wyróżnia się zastosowaniem kółka na płozie i hamulców na kołach podwozia, które sobie zdobyły uznanie i są coraz częściej stosowane.

Widząc ten płatowiec nie można się oprzeć myśli, że będzie on w naj-

bliższym czasie tak znany i popularny, jak obecnie jest „Moth“ 2 -osobowy.

Mówiąc o płatowcach sportowych nie możemy pominąć wodnopłatowców i samolotów jednomiejscowych.

Najciekawszemi z wodnopłatowców są „Mussel“ całkowicie metalowy w raz z pokryciem (dural) oraz Moth na pływaku Short jako amfibja. Inne są zwykłemi płatowcami lądowemi z zastosowaniem pływaków.

Jednomiejscowe płatowce sportowe mają w Anglji mało zwolenników: oprócz znanego „Gloster-Gannet‘a (dwupłat) i „Tiger - Moth‘a“ (który praktycznego znaczenia niema, bo był zbudowany specjalnie na rekord szybkości) widzimy małą limuzynkę „ABC“, oraz jednopłat wolnonośny, który posiada zamiast lotek, na końcach skrzydeł małe klapy mogące się poruszać według dwuch osi obrotu.

Z zagranicznych eksponatów wysuwa się na pierwszy plan płatowiec turystyczny 2 miejscowy całkowicie metalowy Junkers-Junior silnik Genet 80 MK.

Oprócz tego były wystawione Klemm z silnikiem Salmson 40 MK, Farman 3 osobowy oraz 2 płatowce sportowe włoskie, które jednak w wykonaniu i wykończeniu niedorównają innym.

Biorąc pod uwagę całokształt płatowców sportowych musimy zauważyć że wyszły już poza obręb amatorskich warsztatów kołodziejskich i kowalskich i stanowią bardzo poważną pozycję w przemyśle lotniczym.

O płatowcach komunikacyjnych i wojskowych oraz o silnikach lotniczych napiszemy w następnych numerach.

Międzynarodowy lot dookoła Europy 1929.

Śmiało można powiedzieć, że po raz pierwszy zorganizowana na tak wielką skalę impreza lotnicza udała się w zupełności. Sam projekt, który powstał w łonie Aeroklubu francuskiego uważać należy za najciekawsze rozwiązanie na drodze rozwoju lotnictwa sportowego i turystycznego. Należy sobie tylko życzyć by i nadal zgromadzał Międzynarodowy Lot tylu i tak przygotowanych zawodników jak to było w tym roku, oraz by więcej występowało zawodników prywatnych.

Porównanie płatowców zgłoszonych z ilością ostatecznie biorących udział, wskazuje że konkurs ten nie odbiega w normach zgłoszeń od zasad czyli zwyczajów na konkursach w innych dziedzinach i że wobec tego dla lotniczych konkurencji można liczyć podobne proc. zgłoszeń jak np. rajdów automobilowych i t. p. Zgłosiło się na Międzynarodowy Lot 82 uczestników, z których 53 przybyło na start t. j. około 62%. Całość przedstawia się następująco:

Zgłoszono płatowców 82

Przybyło do Orly na próby techniczne 53.

Wystartowało do lotu 47.

Ukończyło lot 32.



Lot dookoła Europy. Na lotnisku w Poznaniu. I. Płatowiec Junkers Junior. II. Płatowiec Romeo z złożonem skrzydłem. III. Miss Spooner. IV. Płatowiec Breda, który w Poznaniu lekko uszkodził podwozie. V. Zwycięzca konkursu Morzik na B. F. W. VI. Raab Katzenstein kanadyjczyka Carberry. W środku komisja na lotnisku w Poznaniu. Na pierwszym planie dowódca 3 p. lotn.pułk. pil. Kalkus, za nim prezydent miasta C. Ratajski. Przed stołem prezes W. K. L. Dyr. Wawrzyniak. Przed słupem Szef Administracji Lotnika pilot Hołodyński.

Podział podług państw wypada następująco:

Niemcy. Zgłoszeń 34, przybyło na konkurs 32, ukończyło lot 12.

Czechosłowacja. Zgłoszeń 4 przybyło na konkurs 3, ukończyło lot 1.

Szwajcarja. Zgłoszeń 2, przybyło na konkurs 2, ukończyło lot 2.

Francja. Zgłoszeń 28, przybyło na konkurs 14, ukończyło lot 7.

Włochy. Zgłoszeń 14, przybyło na konkurs 12, ukończyło lot 9.

Ponieważ Anglicy nie brali udziału w locie, najlepsze szanse mieli Niemcy, którzy zgłosili najlepsze płatowce i najlepszych swych pilotów. Pierwszą nagrodę w punktacji zdobył pilot niemiecki Morzik. Tabela umieszczona poniżej daje dokładny przegląd tego co poszczególni zawodnicy dokonali i do jakich narodowości należeli. Od listy francuzów odliczyć należy dwóch zawodników angielskich, kpt. Broad'a i miss Spooner oraz belga Maus'a.

Bezwzględnie najlepszy wyczyn ogólny należy do Szwajcarji 100% i Włochów, którzy wykazali największą regularność przelotu.

Wyniki lotu dookoła Europy

Nr. zawodnika	Płatowiec	Silnik	Pilot	Państwo	Kategorja	Uwagi	Otrzymane punkty za					Kolejność
							wykokość	regularność	niewymianę części	techniczny egzamin w Orly	Razem	
		Aeroklub niemiecki										
A 1	BFW M 23	Genet 80 PS	A. Thomas	Niemcy	1	Wycofał się						
A 2	BFW M 23	Siemens 70 MK	E. Offermann	„	2	Skończył	40	35	14	$20\frac{1}{4}$	$109\frac{1}{4}$	18
A 3	BFW M 23	Siemens 70 MK	v. Dungern	„	2	„	$57\frac{1}{2}$	35	14	$20\frac{1}{4}$	$126\frac{3}{4}$	6
A 4	BFW M 23	Siemens 70 MK	F. Morzik	„	2	„	70	35	14	$19\frac{1}{2}$	$138\frac{1}{2}$	1
A 5	BFW M 23	Genet 80 MK	T. Croneiss	„	2	„	$15\frac{1}{4}$	35	13	$21\frac{3}{4}$	85	29
A 6	BFW M 23	Siemens 110 MK	F. Sido	„	1	Nie brał udziału						
A 7	BFW M 23	Siemens 70 MK	H. Schüz	„	2	Odpadł przy próbach						
A 8	BFW M 23	Siemens 110 MK	B. Loerzer	„	1	„						
A 9	BFW M 23	Cirrus III 90 MK	A. v. Bismarck	„	1	„						
B 2	RK 25	Cirrus II 75 MK	F. Altemeier	„	1	Wycofał się						
B 3	RK 25	Cirrus III 90 MK	J. Carberry	Kanada	1	Skończył	70	35	14	12	131	3
B 4	RK Grasmücke	Salmson 40 MK	H. Biehl	Niemcy	2	Nie brał udziału						
B 5	D 18	Genet 80 MK	J. Nehring	„	1	Wycofał się						
B 6	Bäumer B IV	Wright 60 MK	E. Petersen	„	2	Nie brał udziału						
B 7	Albatros L 82	Gipsy 100 MK	Dr. Ziegler	„	1	Wycofał się						
B 9	Albatros L 82	Gipsy 100 MK	W. Junck	„	1	Skończył	$15\frac{3}{4}$	35	14	$25\frac{1}{4}$	90	27
C 1	Klemm L 25	Salmson 40 MK	W. Hirth	„	2	Wycofał się						
C 2	Klemm L 25	Salmson 40 MK	R. Lusser	„	2	Skończył	$48\frac{3}{4}$	35	14	$30\frac{1}{2}$	$128\frac{1}{4}$	4
C 3	Klemm L 25	Siemens 70 MK	L. Hagenmeyer	„	1	Wycofał się						
C 4	Klemm L 25	Cirrus II 75 MK	F. Kirsch	„	1	Skończył	$28\frac{3}{4}$	35	14	$27\frac{3}{4}$	$105\frac{1}{2}$	19
C 5	Klemm L 25	Salmson 40 MK	F. Siebel	„	2	„	$24\frac{3}{4}$	35	14	$30\frac{1}{4}$	104	20
C 6	Klemm L 25	Salmson 40 MK	R. Poss	„	2	„	35	35	14	$30\frac{1}{4}$	$114\frac{1}{4}$	15
C 7	Soldenhoff LF 6	Genet 80 MK	H. W. Krause	„	2	Nie brał udziału						
C 8	Guritzer-Van Nes	Walter 60 MK	H. Guritzer	Austrja	1	„						
C 9	Arado L 1	Salmson 40 MK	Dr. Eggerss	Niemcy	2	Odpadł przy próbach						
D 1	Phönix-Meteor	Salmson 40 MK	W. Richter	„	2	Nie brał udziału						
D 2	Focke-Wulf S 24	Siemens 70 MK	v. Greim	„	2	„						
D 3	Focke-Wulf S 24	Siemens 70 MK	H. Kissin	„	1	Odpadł przy próbach						
D 4	Junkers A 50	Genet 80 MK	F. Kneer	„	1	Skończył	$32\frac{3}{4}$	35	14	$29\frac{1}{2}$	$111\frac{1}{4}$	17
D 5	Junkers A 50	Genet 80 MK	W. Röder	„	1	„	$41\frac{1}{4}$	35	14	$30\frac{1}{4}$	$120\frac{1}{2}$	11
D 6	Junkers A 50	Genet 80 MK	van Vloten	„	1	Nie brał udziału						
D 7	Junkers A 50	Walter 80 MK	Risztics	„	1	Odpadł przy próbach						
		Aeroklub czechosłowacki										
T 1	Avia BH 11	Walter 85 MK	F. Kleps	Czechosło-	1	Skończył	45	35	14	$32\frac{1}{2}$	$126\frac{1}{2}$	7
T 2	Avia BH 11	Walter 85 MK	V. Vlcek	wacja	1	Wycofał się						
T 3	Avia BH 11	Walter 85 MK	J. Novak	„	1	Nie brał udziału						
T 4	Aero A 34	Walter 85 MK	K. Fritsch	„	1	Odpadł przy próbach						

(D. N.)

Z podróży Zeppelina dookoła świata.

Telegramm — Télégramme — Telegramma

30 VIII.29 ST IMIER

St. Imier von – de – da New York Nr 1367 Wörter – Mots – Parole 48

Aufgegeben den – Consigné le – Consegnato il 29/VIII 1929 um – à – alle 15 Uhr – heures – ore 30 min.

Erhalten von – Reçu de – Ricevuto da / den – le – il 30/ 1929 um – à – alle 7 Uhr – heures – ore – min.

Event. Angaben – Indications éventuelles – Indicazioni event. – Via Commercial

Contr. Nr. 262

Longines Watch Factory
St. Imier

We received the following telegram stop I have used the Longines time pieces for navigation purposes on the round the world trip of the Graf Zeppelin and I have found same to be most satisfactory Hans von Schiller captain pilot on Graf Zeppelin

Wittnauer

Rycina nasza przedstawia fotografję telegramu nadanego w N-Yorku dn. 29. 8. br. w którym kapitan pilot sterowca „hr. Zeppelin" Hans von Schiller wyraża swoje największe zadowolenie z precyzyjnego funkcjonowania chronometru Longines podczas lotu dookoła świata.

529.867.

Ostatni tydzień w Calshot, miejscowości, gdzie w tym roku odbyły się zawody o puhar Schneidera przeszedł w tempie gorączkowem. Do ostatnich prawie dni niewiadomo było czy włoska ekipa zdąży. Aeroklub angielski po wycofaniu się amerykanów i francuzów i w niepewności czy Włosi przybędą, postanowił, że zawody się odbędą, chociażby tylko sami anglicy w nich brali udział.

28 sierpnia przybyli wreszcie pierwsi Włosi do Calshot. Uniformy angielskie zbladły przy włoskiej gali. Zresztą umundurowanie nie jest gwarancją powodzenia.

30 sierpnia wyprowadzono dla Atcherley'a Supermarine Rolls-Royce S-6 Nr. 247, wyposażony w nowy silnik i nowe chłodnice umieszczone na pływakach. Kwestja chłodzenia dała widocznie konstruktorowi M. Mitchell'owi wiele do myślenia, od czasu, gdy umieszczał chłodnice na skrzydłach. Późnym wieczorem jeden z Gloster-Napier'-ów, który cierpiał na nieregularny dopływ benzyny odbył kilkukrotną przechadzkę wzdłuż hangarów, poczem wobec zapadnięcia ciemności odprowadzono go na zasłużony spoczynek do domu.

Włosi oglądali w dniu tym trasę i wyrażali żywe zadowolenie z urządzeń. Szczególnie podobały się im pilony zwrotne, wskazujące miejsca zakrętów i umieszczone na angielskich krążownikach. Anglicy klęli ile się zmieści na pętające się łódki i łódeczki, motorówki, barki, statki i stateczki, które utrudniały trening.

31 sierpnia wyprowadzono drugiego Gloster-Napier'a, na którym odbył 8—10 minutowy lot próbny kierownik eskadry angielskiej Orlebar.

W parę minut później wyprowadził Waghorn swą Supermarine i pomimo kilkakrotnych prób nie potrafił wystartować. Po jego powrocie do hangaru skonstatowano, że jeden z jego pływaków zawiera 130 litrów wody.

Po sprawdzeniu okazało się, że zapomniano włożyć uszczelnienia gumowe przy namontowywaniu pływaków na zastrzały.

Niedziela 1 września była dniem wizyt. Oglądano wszystko i wszystkich, lecz Włosi skryli zazdrośnie swe Macchi 67 do hangarów, zostawiając na pastwę spojrzeń i migawek reporterskich Fiata i Savoia-Marchetti.

Ten mały Fiat daje dziwne wrażenie. Gdy nad pilotem zamkną mały kask ochronny, wydaje się że nie potrafi się w żaden sposób wydostać z maszyny. Zadziwiające są małe rozmiary płatowca, wydaje się stanowczo za mikroskopijny do tak mocnego silnika. Rzeczywiście przednia część silnika jest w średnicy zredukowana do minimum, a kadłub posiada średnicę jeszcze mniejszą. Ma się wrażenie, że wszystko

jest za ciasne i za krótkie. Aerodynamicznie miał przy próbach w tunelu dać dobre rezultaty, ale piloci skarżą się, że stery są bardzo twarde i niewygodne, a cała maszyna mało posłuszna.

2 września Atcherley powrócił po locie z oderwanym kawałkiem blachy z pływaka. W tym samym dniu d'Arcy Greig odbył pierwszy lot na Gloster-Napier 6 i wyglądał na bardzo zadowolonego z lotu.



Zwycięski wodnopłatowiec Supermarine S. 6 z silnikiem Rolls-Royce 1950 MK. W górze pilot zwycięski por. Waghorn.

Savoia-Marchetti jest cackiem bardzo zabawnem. Siedzenie pilota umieszczone jest pomiędzy dwoma silnikami (ciągnącym i pchającym). Wydaje się że maszyna ta będzie miała w linji prostej szybkość olbrzymią, ale co będzie z wirażami? lepiej nie ryzykować.

Dotychczas jeszcze niewiadomo w jaki sposób urządzi się chronometraż. Najprawdopobniej licząc na słabe nerwy ludzkie załatwi się chronometraż z pomocą aparatów filmowych.

W niedzielę wyprowadził płatowiec kapitan Orlebar, lecz musiał z powodu wielkiej fali zaraz wrócić do hangaru.

Czarnym punktem w tych płatowcach jest start. Trzebaby może zastosować śmigła o mniejszym skoku, które by nadawały się do szybkości startu (150 km/gdź).

Wieczorem, gdy już większość gości opuściła teren Waghorn wyprowadził Supermarine, a Orlebar Gloster'a.

Po kilku trudnych próbach startu wzniósł się Waghorn i przepędził pod nosem gapiów z małpią szybkością. W tym czasie Orlebar manewrował Glosterem po wodzie.

Dal Molin wyprowadził Macchi. W czasie startu zauważono, że z jednego z pływaków cieknie woda. Natychmiast nagromadziło się masę łodzi i motorówek spieszących na miejsce przypuszczalnego lądowania, żądnych sensacyj i chcących coś nie coś pomóc. Molin wywodował gładko i zignorował zacietrzewionych ratowników nie dając im upragnionego widowiska. Okazało się, że pływak był lekko w górnej części uszkodzony.

Włoskie Macchi są już zmontowane, próby silników nie zadowoliły jednak pilotów.

4 września był ciepły dzień. Porucznik Monti wyprowadził swego Macchi i rozpoczął start w kierunku Lee-on-Solent. W czasie startu wlazła mu w drogę motorówka i tylko dzięki zimnej krwi pilota, który odjął gaz nie doszło do zderzenia. Po chwili startował dalej i znalazł się w obliczu pasażerskiego parowca „Majestic", który wylazł gdzieś z boku i „majestatycznie" udawał się do Ameryki. Monti wpakował gaz do ostateczności i przeleciał 2 metry nad pokładem z szybkością 450 km. Pasażery nie przerazili się, bo zdębiały. W locie zauważył Monti, że jeden z pływaków nabrał wody. Wywodował szczęśliwie.

Tego dnia Waghorn rozniósł skrzydło swego Supermarine przy wodowaniu.

5 września Dal Molin wyrżnął przy starcie pływakiem w płynący kawałek drzewa, rozbił pływak i szybkości ratunku zawdzięczać może odzyskanie maszyny.

6 września odbyły się ostatnie loty próbne bez wypadku wykonane przez wszystkie płatowce.

* * *

Widok pięknego redu statków jest imponujący. A zresztą nie ma nic innego do roboty, w oczekiwaniu bolidów. Wokół nas niezliczone morze masztów i kominów. W końcu wyróżniają się potworne cielska dwóch statków transatlantyckich. „Orford" i „Orontes", które umieszczono na honorowem miejscu przy starcie. W oddali w kierunku Cowes, rozciągają swe lotniska dwie awiomatki „Argus" i „Furious". Bliżej nas fregata szkolna i dwa pancerniki podniosły dumnie sztandar Italji. Mały yacht amerykański wykonuje ucieszne skoki taneczne na powitanie przepływających przed nim na pełnej parze torpedowców. Jak okiem sięgnąć statki na kotwicy, barki obładowane publicznością i motorówki mieniące się wszystkimi kolorami tęczy. Motorówki wojskowe patrolują. Zbliża się do nas duży holownik policji portowej.

Przy ujściach rzek plaże pokryte mrowiem ludzkiem. Ile jest razem trudno odgadnąć. Szacują na miljon. Zupełnie prawdopodobnie...

Są również i puste miejsca. Naprzeciw nas 20 metrów od brzegu wystawił pomysłowy anglik długie trybuny na barkach, przeraźliwie puste. Bo i poco, parę metrów dalej widać również dobrze, ale znacznie taniej. Ponad miastem łopocą w wietrze sztandary włoskie i angielskie. Wydaje się że cała okolica bierze udział w zawodach dwóch ras, dwóch energji dwóch konstrukcji.

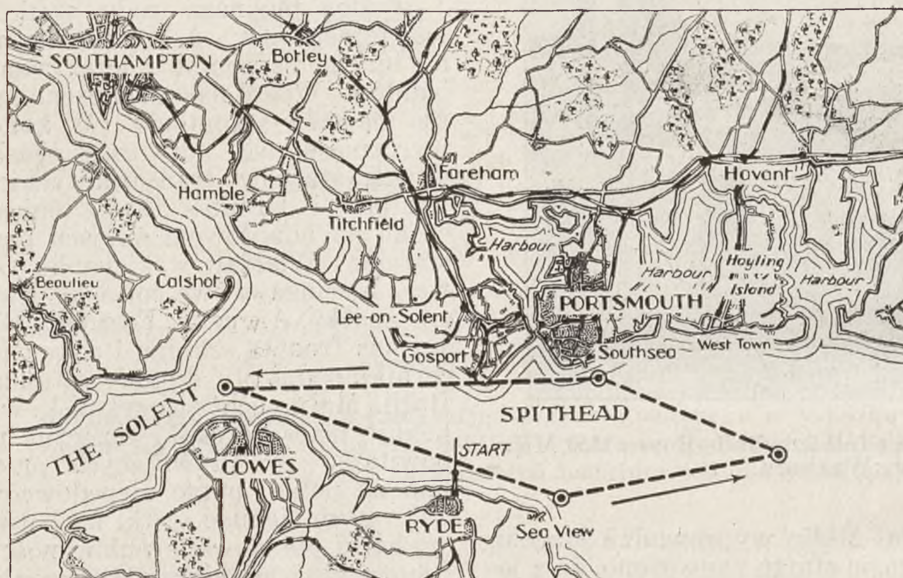
Ponad terenem dwusilnikowy Supermarine „Southampton" zatacza szerokie kręgi. Bada trasę, wszędzie węszy.

W oddali w kierunku na Solent zjawia się czarna masa, która coraz dalej od nas ucieka. To „Berangaria" odpływa do Ameryki.

Na awiomatce zaiskrzyły się sygnały optyczne. Supermarine wypuszcza kłęby złotego dymu. Droga wolna.

Godzina czternasta. Huk działa wstrząsnął powietrzem. Po kilku minutach ponad horyzontem zjawia się mały punkcik.

Odnosimy wrażenie, że widzimy trenującą jaskółkę. Jest to jednak bardzo daleko. Potem nagły wiraż wokół pilonu czarno-żółtego. Jeden z zawodników wlatuje na trasę. Gigantofony na statkach podają: porucznik Waghorn na Supermarine S-6 — silnik Rolls-Royce. Wrażenie jest cudowne. Trudno sobie wyobrazić i przyzwyczaić się do



tych szybkości szalonych. Ten mały punkcik to płatowiec oddalony od nas o 5 kilometrów.

Tłum jak na komendę podnosi ręce i uzbraja oczy lornetkami. Odróżniam białe pasemko skrzydeł. Wkrótce wszystko znika. Płatowiec pędzi wprost na nas. Zauważam poziomą kreskę: to skrzydła. Mały punkt w środku: to kadłub; pod nim dwie małe kropki: to pływaki. Im bliżej tem dokładniej odnoszę wrażenie kraba z opuszczonemi łapami.

Zakręt Southsea w odległości 2 km. od nas. Pochylenie 45° i Waghorn jest w pełnym locie w kierunku pilonu West-Cowes ustawionego w odległości 18 km.

Dotychczas mało słychać. Cichy pomruk. Wodnopłatowiec zbliża się do nas. Dźwięk przechodzi w dziwny śpiew o coraz wyższych tonach. Rozdzierający wrzask i Supermarine jest za nami. Chcąc Waghorna nie stracić z oczu wykonujemy rozpaczliwe rzuty lornetkami. Teren otaczający zlewa się w bezkształtną masę. Zdołałem jednak utrzymać płatowiec w polu widzenia. Widzę białe skrzydła, niebieski kadłub i pływaki, które po chwili znikają mi z oczu na horyzoncie. W czasie tym wykonałem pełne pół obrotu i konstatuję, że uszy mam pełne szumu i huku.

Pierwsze 50 kilometrów przeleciał Waghorn w 5 minutach i 44 sek. czyli z szybkością 523 km/godz.

Uprzytamniam sobie wiraż Waghorna przy szybkości przeszło 500 km/godz i... dreszcz mnie przechodzi. Co za mistrzowskie opanowanie steru płatowca, który z szybkością 150 m/sek. śmignął przed nami, którego pilot siedzi głęboko w kadłubie, nic prawie przed sobą nie nie widząc i zaledwie może poruszać głową.

Drugie okrążenie wydaje się już normalne. Waghorn przebywa je z szybkością 529 km/godz.

Strzał działa donosi nam, że nowy zawodnik wystartował. Jest to Włoch Dal Molin na starym Macchi 52, zdobywcy rekordu światowego szybkości (512 km/godz.). Nad horyzontem zbliża się szybko różowy punkt.

Po pierwszem okrążeniu przestano interesować się Włochem. Dal Molin miał szybkość 458 km/godz., w chwili gdy Waghorn szybkość swą podniósł do 532,600 km/godz. Dal Molin ratował honor, lecz nie groził poważnie swemu konkurentowi.

Znowu huk. To niebieski d'Arcy Greig na Supermarine S 5 z silnikiem Napier, zwycięzcy ostatnich zawodów o puhar Sschneidera przy szybkości 453 km/godz.

D'Arcy Greig trzymał się w rezerwie z płatowcem pewnym i wypróbowanym. Leci teraz jak na treningu, podczas gdy Waghorn widząc że silnik pracuje dobrze, temperatura wody, oliwy jest odpowiednia, zwiększa obroty do ostateczności i kończy siedm okrążeń 350 kilometrów w 39 minutach 42$^4/_5$ sekundach z szybkością 529,867 km/godz.

Jeszcze strzał armatni. To start de Cadringher'a na nowym Macchi 67. Ciekawość rośnie. Cadringher jest asem z asów, a płatowiec jego nieznany, nowy. Defetyści mówią, że za nowy, a optymiści odpowiadają: Ale wy nie znacie nowego silnika Isotta-Fraschini 18 cylindrowego z kompresorem.

Od Ryde dochodzi nas nowy hałas. Z odległości 5 kilometrów słyszymi go jakby był tuż. Anglicy wyciągają fajki i monokle. Włosi rozpoczynają wyć jak opętani. Po pierwszem okrążeniu humory zmieniają się. Szybkość 450 km/godz. Cadringher woduje na drugiem okrążeniu napoły odurzony ulatniającymi się z silnika gazami.

A działo strzela. To ostatni Anglik startuje. Atcherley as akrobatów angielskich na Supermarine S 6 podobnym do płatowca Waghorna.

Pierwsze okrążenie Atcherley'a nie było nadzwyczajne. Zaraz po drugim wirażu spadły mu okulary i stracił kilka sekund, zgubił na chwilę kierunek, zanim włożył nowe. Pomimo to dalsze okrążenia były doskonałe. 50 kilometrów w 5 minutach 36 sekundach, czyli z szybkością 535,079 km/godz.

W międzyczasie strzał armatni doniósł o starcie ostatniego zawodnika Włocha Monti na płatowcu Macchi 67 z silnikiem Issota-Fraschini. Po dwóch okrążeniach Monti któremu silnik bardzo źle pracuje, ląduje w najgorszych warunkach, oblany oliwą z pękniętej rurki przy zbiornika, uszkadza płatowiec i parzy się lekko w ramię i prawą rękę.

Atcherley zostaje sam. liczy jednak, że dzięki zmyleniu chwilowem kierunku i niedokładnemu obleceniu pilonu Bembridge jest wyeliminowany. Tem nie mniej kończy w doskonałym czasie z szybkością 523,894 km/godz.

Krótko po godzinie 16-tej 10 konkurs o puhar Schneidera był skończony. Oficjalne wyniki są następujące:

1. Waghorn w 39 42$^4/_5$" z szybkością 529,867.

2. Dal Molin w 45 54$^2/_5$" z szybkością 457,867.

3. D'Arcy Greig w 46 15$^1/_5$" z szybkością 454,002.

Gdyby Atcherley nie miał wypadku z okularami kończąc zawody w czasie o 22 " dłuższym od Waghorna, uzyskał by drugie miejsce.

Dwa listy.

Sp. Akc. „Samolot“ otrzymała na drugi dzień po pożarze w d. 13. 9. 29 następujące dwa listy, które umieszczamy bez komentarzy:

Odpis.

P. T. Firma

„SAMOLOT“

w Poznaniu.

Spiesząc przesłać WPanom wyrazy szczerego współczucia z powodu pożaru części fabryki, niniejszem komunikuje, że na podstawie rozmów z p. dyr. A. Andrzejewskim, generalnym przedstawicielem **„Czechosłowackich Zakładów Broni, Sp. Akc. w Brnie“** oraz z dyrektorem tychże zakładów, p. inż. Neperenym, upoważniony jestem do oświadczenia, co następuje:

„Czechosłowackie Zakłady Broni“ chcąc dać wyraz swej życzliwości dla WPanów, wzmożonej wskutek wypadku jaki miał miejsce w Ich fabryce, gotowe są pójść na możliwie najdalej idące zmiany w zamówieniu na wykonanie karoseryj na znajdujących się u WPanów podwoziach, dotyczące zarówno terminu ich wykonania, jak również i warunków płatności, a mianowicie **wypłacać** WPanom, oprócz zaliczki, również i pewną sumę w trakcie wykonywania robót w miarę ich postepu.

Ponieważ sprawy te wymagają osobistego omówienia, przeto w tym celu przyjadę do Poznania w poniedziałek rano.

Proszę przyjąć wyrazy poważania,

(—) Jerzy Marjański. inż.

P. T.

„Samolot“. Sp. Akc.

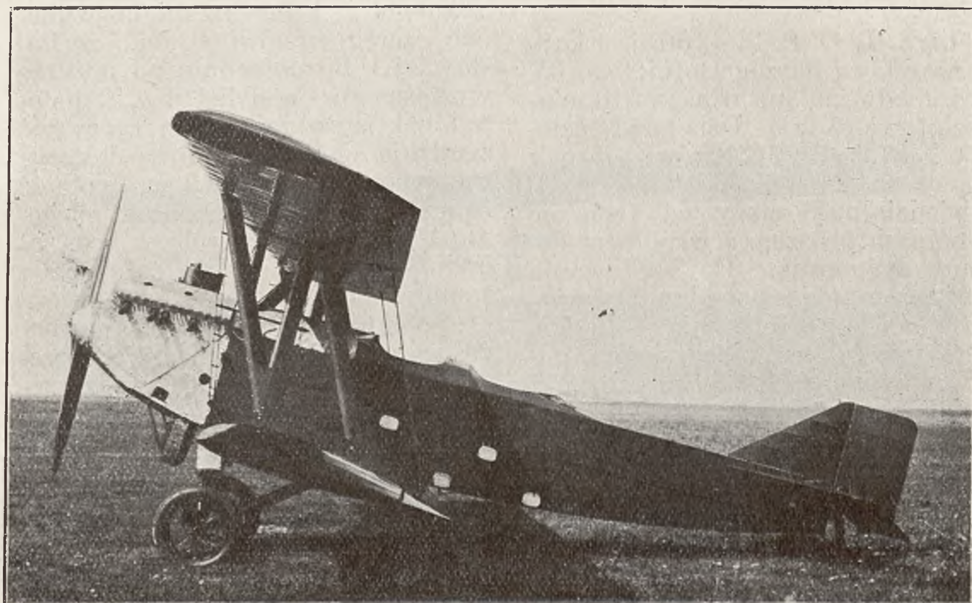
Poznań-Ławica.

W związku z listem Zarządu Głównego L. O. P. P. Nr. 6646 z dn. 10. IX. r. b. niniejszem uprzejmie komunikujemy, że wobec pożaru, jaki miał miejsce w fabryce „Samolot“ w dn. 12. b. m. **Zarząd Główny L. O. P. P.** polecił **wstrzymać** wypłatę WPanom awizowanej sumy zł 10.000 do czasu wyjaśnienia, czy W. Panowie będą mogli na termin wykonać awjonetkę.

Z poważaniem

DYREKTOR

(—) podpis nieczytelny.



Płatowiec Bartel M. 5 c. z boku.

Kalejdoskop.

W ostatnich czasach układ stosunków między poszczególnymi organizacjami i instytucjami lotniczymi w Polsce nasuwa szereg dylematów, które wymagają poważnego zastanowienia się nad nimi i bezwzględnego ich rozwiazania. Nieleczone przez nikogo bolączki przechodzą w stan zaognienia i zachodzi faktycznie obawa, by niedomagania te nie stały się chronicznemi. Nie chcemy bowiem twierdzić, jakoby już dziś wykazywały przejawy chronicznego stanu. Na tyle jeszcze jesteśmy optymistami, by wierzyć, że niema takich chorób, któreby się uleczyć nie dały, jeżeli tylko pacjent i lekarz okażą — każdy ze swej strony —maximum dobrych chęci.

Już wiele, wiele razy strzała barometrowa „Lotnika“ wskazywała na niepogodę w lotniczej atmosferze. Dziś przecież nie możemy nie spostrzec, że strzałka owa od niepogody przebiega ku burzy. Istotnie — pierwsze grzmoty już słyszeliśmy.

W organizacjach, mających za zadanie rozwój ojczystego lotnictwa i wzajemną współpracę, — źle się dzieje. Stanowczo praktyka wykazuje zbyt już wielkie odchylenia od teorji statutów i deklaracyj ideowych. Zaczyna się wytwarzać to, co w mowie potocznej określa się dosadnie „bałaganem“.

Poza Wielkopolskim Klubem Lotników, na stanowisku którego stoi zawsze „Lotnik“, — rozwijają swą działalność w Polsce: Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Aerokluby Akademickie oraz Śląski Klub Pilotów. Na forum prasowem zabierają głos: z ramienia Ligi „Lot Polski“, „Młody Lotnik“ i cały szereg nic nie znaczących wydawnictw jak „Ster“ lubelski, białostockie „Wiadomości Lotnicze“ i inne. Klub Pilotów przemawia przez megafon swego „Pilota“. Głosy z tych trybun dalekie są od symfonji, przeciwnie — tworzą wzorową kakofonję, ilustrującą chaos i bezład organizacyjny. Niewprawny słuchacz łatwo stwierdzi, że brak chórowi temu dyrygenta.

Od czego zacząć opis tego chaosu? Bo niełatwą jest rzeczą opisywać chaos!

Otóż — jeżeli wyjdziemy z założenia — że wszyscy według swych sił i zdolności — chcą jaknajlepiej i jaknajpożyteczniej dla lotnictwa pracować (a tak niewątpliwie jest!) — to zdaje nam się, że punktem wyjścia wszelkich niesnasek i nieporozumień jest pieniądz. To znaczy: sposób pozyskiwania i użytkowania pieniądza — oraz kwestja jego ilości. Wszystko się bowiem zawsze

dookoła pieniądza obracało, obraca i obracać będzie.

Liga. L. O. P. P. — oto jest kabza narodowa naszego lotnictwa. W niej każdy ma już własną kilkunastozłotową okazję. Dziś każdy członek Ligi jest współtwórcą obrony lotniczej i gazowej. Wielka więc odpowiedzialność ciąży na tych, co wspólnym groszem i wspólnem dobrem dysponują. Do szafowania funduszem takim powołani być winni — ściśle teoretycznie — ludzie nieomylni. Lecz nieomylnych pośród nas niema. Są tylko jednostki mniej lub więcej omylne. I to jest jeden z zasadniczych dylematów! — **By we właściwy sposób użytkować i obracać pieniędzmi Loppu.**

Nie będziemy się na tem miejscu zastanawiali nad tem, czy dzieła Ligi odpowiadają wydatkowanym na nie sumom — jest to zagadnienie, które w tej chwili wykraczałoby poza ramy dzisiejszego „Kalejdoskopu". Chcemy się szczerzej trochę zastanowić nad polityką subwencyj ligowych. Jest to kwestja, w której wypowiedzieć się możemy zupełnie objektywnie — nie będąc ani przez Lopp ani znikąd wogóle subwencjonowani.

Nie dziwimy się wcale, że Liga, mając własne organy prasowe (mamy tu na myśli „Lot Polski" i „Młodego Lotnika") pamięta w pierwszym rzędzie o nich i hojnie na nie łoży. Tak właśnie być powinno. Dziwimy się jednakowoż tym kwotom, które wydatkuje na bezwartościowe wydawnictwa a la „Ster" lub „Wiadomości Lotnicze". Są to organiki, nie przynoszące na swych łamach" zgoła nic nowego ani ciekawego, pisemka nieczytane a jednak w tysiącach egzemplarzy bite. Kosztuje to sumy. Pocóż wyrzucać za okno z trudem zdobyty grosz? Sprawia to ujemne wrażenie, nasuwa bowiem myśl, że pisma te istnieją poto tylko, by wypełniać kieszenie ich redaktorom nożyczkowym.

Niesprawiedliwym jest również podział subwencyj ligowych. Jedni dostają zbyt hojnie — innym się wszelkiej pomocy odmawia. O tem wiemy z własnego doświadczenia. Pamiętamy, jakto cofnięto prenumeratę „Lotnika" dlatego tylko, że umieścił w swoim czasie „Bajkę" o panujących w Lidze stosunkach. Mylna ta polityka, która prawdy powiedzieć nie pozwala. Jest to polityka dyktatorska — polityka cenzorów. Mamy też przykład aż nazbyt świeży niesprawiedliwości ligowej. Oto spłonęła część fabryki „Samolot". Fabryka miała wykonać szereg zamówień dla Czechosłowacji. Bezpośrednio po pożarze wystosowali Czesi list do „Samolotu", w którym donoszą, że zgóry już zgadzają się na późniejszą dostawę zamówienia i że gotowi są wypłacić zaliczkę, rozumiejąc trudne położenie Wytwórni. Cóż robi w tym samym czasie Liga? Oto cofa swoje zamówienia!

Są to niezdrowe stosunki, wymagające gruntownej sanacji. Dlaczego — i o co — mamy się między sobą użerać, poco mamy sobie nawzajem podstawiać nogę? Tą drogą idąc, nie zbudujemy nigdy nic trwałego!

Śląski Klub Pilotów. Organizacja ta od niedawna wszczęła dość ruchliwą działalność na Górnym Śląsku. Mamy przeciwko niej cały szereg zasadniczych zarzutów. Więc pierwszym zasadniczym zarzutem — chyba usprawiedliwionym — jest to, że Klub ów w szeregach swych członków nie liczy ani jednego pilota. Sądzimy też, że istnienie tego Klubu nie powinno być na rękę Śląskiej Lidze, skoro Klub pozyskuje sobie członków w ten sposób, że odbiera ich poprostu Loppowi. — „Pilot" (organ Klubu Pilotów), kolportowany na Śląsku — nie jest wynikiem faktycznej potrzeby odrębnego pisma w Katowicach. To samo zadanie z równym czy lepszym skutkiem spełnić może tak „Lot Polski" jak i „Lotnik". A zatem poco nam „Pilot"? Drażliwa to materja, gdyż ostatnio stała się rzecz nieprzewidziana: Kolejowy Komitet Loppu w Katowicach odmówił się od dalszej prenumeraty „Lotnika" i „Młodego Lotnika" a zaabonował „Pilota". Stało się to na skutek agitacji oficera, stojącego służbowo w bliskim kontakcie z władzami lotnictwa. Oczywiście władze o akcji tej nic nie wiedziały — poinformowana natomiast była o tem dobrze redakcja Pilota, gdyż oficer ów jest jej członkiem. Stoi on też dość blisko administracji tego pisma, która wypłaca mu sowite honorarja za artykuły. — Obecnie już władza o tej przykrej aferze dokładnie jest poinformowana.

A więc: z jednej strony Klub Pilotów kopie dołki pod Ligą a z drugiej zaś Kolejowy Komitet L. O. P. P. abonuje „Pilota" i rozmyśla nad tem, by stworzyć własny „Zarząd Główny", niepodlegający Warszawie!

„Źle się dzieje w państwie duńskiem" — powiedziałby Hamlet.

„Być albo nie być Ligą? Być albo nie być „pilotem"?!

Wielkopolski Klub Lotników stoi od tych niemiłych tarć na uboczu i zachowuje spokój widza. Nie może jednak być widzem obojętnym. Chodzi nie o samą Ligę, nie o „Pilota" — chodzi o rzeczy głębsze — o dobro lotnictwa polskiego!

Wielkopolski Klub Lotników czeka, czy nastąpi wreszcie ów kryzys konieczny, po którym chory powraca do zdrowia. Czy nastąpi konieczna zgoda, nieodzowne porozumienie, umożliwiające rzeczową współpracę?

Czy nastąpi sprawiedliwy podział funduszów i subwencyj? Czy zredukuje się zbyteczne wydatki na korzyść mniej licznych, lecz zato silnych finansowo organów lotniczych? Czy nastąpi zwrot ku tej inicjatywie, jaką b. Związek Lotników podjął w swoim czasie, organizując I. Zjazd Polskiej Prasy Lotniczej? Czekamy!

* *

Poczynania naszych organizacyj nieskoordynowane. Idziemy wszys-



Komitet Wojewódzki LOPP w Kielcach niniejszem podaje do publicznej wiadomości:

Ciągnienie loterji fantowej na rzecz budowy szkoły pilotów w Radomiu odbędzie się nieodwołalnie 15 października r. b. w obecności delegatów Władz skarbowych i Generalnej Dyrekcji Loterji Państwowej.

Zwrot Komitetowi Wojewódzkiemu LOPP. w Kielcach (Kapitulna 4) niesprzedanych losów obowiązuje ostatecznie na 3 dni przed ciągnieniem, t. j. 12-go października.

Losy niezwrócone do dnia 12-go października uważane będą za sprzedane i obciążą konta tych Instytucyj i osób, którym Komitet Wojewódzki LOPP. w Kielcach wysłał bezpośrednio bilety loteryjne.

Tabela wygranych będzie ogłoszona w dziennikach i rozesłana do wszystkich Komitetów LOPP. i Kolektur Loterji Państwowej.

Fanty nie odebrane w terminie 4-ro miesięcznym, t. j. do dnia 15 lutego 1930 r. włącznie przejdą na własność LOPP.

Kupujcie losy loterji lotniczej, bo to grosz ofiarny na LOPP.

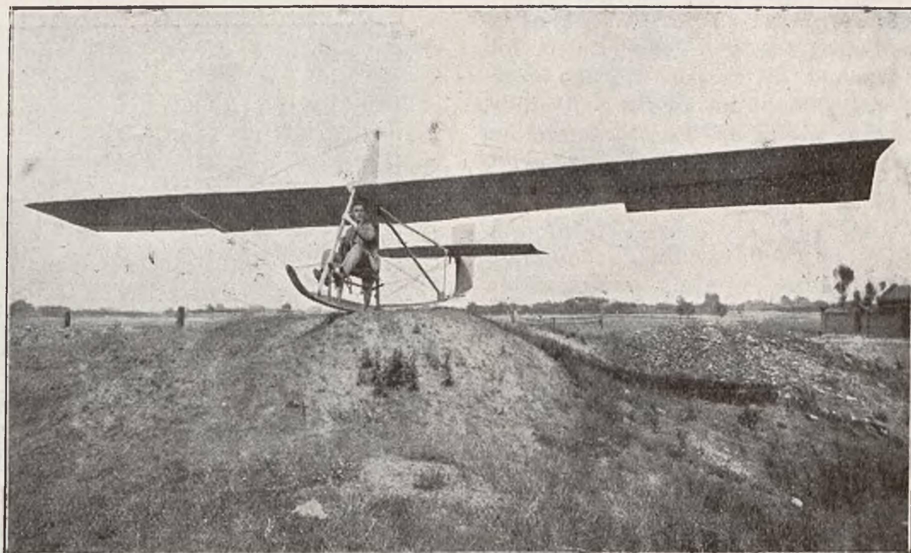


cy do jednego celu — ale drogi nasze się rozchodzą. A niewłaściwe są zarówno odchylenia od drogi głównej — jak i skróty, niespodziewanie improwizowane. Musimy zgodzić się na wspólny szlak, na jeden ubity gościniec.

Nie stanie się to nigdy, jeśli będziemy nadal szli samopas. Musimy nieodzownie spiąć się wspólną klamrą Podsekretarjatu dla spraw Lotnictwa! Ta stara śpiewka „Lotnika" jakżeż się dzisiaj okazuje słuszną!

Tylko i jedynie Podsekretarjat wysanować może dzisiejsze stosunki.

Idea stworzenia Podsekretarjatu winna być pierwszem hasłem do konsolidacji! Pod hasłem tym należy zacząć nowy dzień naszej pracy, zmierzającej do wprowadzenia hasła w czyn.



Śląski Klub Lotnictwa Żaglowego odbywa pilnie ćwiczenia.



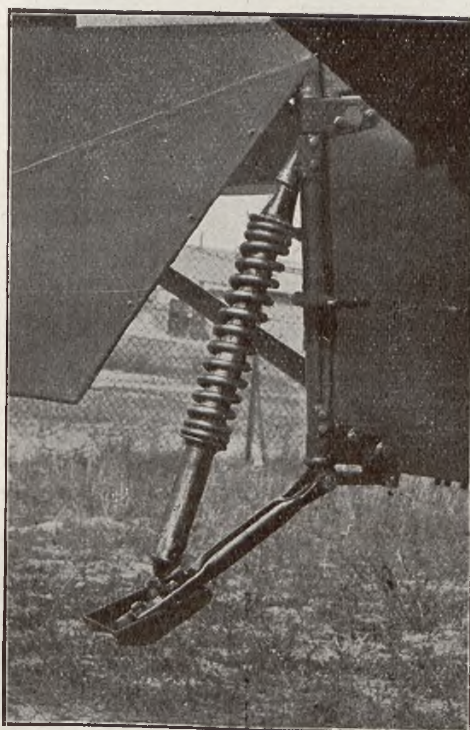
Podziękowanie.

Do
Redakcji miesięcznika „Lotnik"
Poznań.

Uprzejmie upraszamy o umieszczenie następującego podziękowania:

Tylko niesłychanej energji wykazanej przy ratunku przez 3 pułk lotniczy i Miejską Straż Pożarną, Sp. Akc. Samolot zawdzięcza, że przy pomocy odpowiednich Władz, może w najbliższym czasie uruchomić produkcję.

Niech nam wolno będzie złożyć najgorętsze podziękowanie w imieniu wszystkich pracowników fabryki, p. pułkownikowi Kalkusowi za stałe, nadzwyczaj przychylne stanowisko zajęte w stosunku do „Samolotu", p. majorowi Pniewskiemu, za impet i precyzję w kierowaniu akcją ratowniczą, p. Kiedaczowi, Naczelnikowi Straży Pożarnej, która przybyła natychmiast po wybuchu ognia, za szybkość i energję ratunku, oraz wszystkim pp. oficerom i żołnierzom 3. pułku lotniczego i członkom Straży Ogniowej.



Płoza ogonowa i jej amortyzacja w B. M. 5 c.

Dzięki temu nadludzkiemu wysiłkowi wojska i straży została uratowana placówka, która już w pracy dla obrony Państwa i rozwoju lotnictwa posiada swoją historję ściśle związaną z miastem Poznaniem.

Zarząd
Sp. Akc. Samolot
(—) dr. K. Nencki
(—) Inż. R. Rosinkiewicz.

„Żółty ptak" w Poznaniu. Dnia 29.8. o godz. 12 wylądował na lotnisku w Ławicy, francuski samolot „Żółty ptak", na którym przylecieli z Ameryki do Europy pilot Asollant i pp. Lefévre, Lotti inż. de Saint-Pierre i Le Roy. Wszyscy przybyli zamieszkali w hotelu „Polonja" i zwiedzili PWK.

Pp. Asollant, Lefévre i Lotti stanowią załogę „Żółtego Ptaka" i przybyli z Ameryki, pp. de Saint-Pierre i Le Roy pochodzą z Paryża. Pilot Asollant przed dwoma laty wykonał razem z majorem Weissem lot Paryż—Moskwa i w drodze powrotnej zwiedził Poznań.

„Żółty ptak" poleciał z powrotem do Paryża przez Berlin.

Polski lot na Daleki Wschód. Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. opracowuje program wielkiego lotu na Daleki Wschód. W raidzie, którego szczegóły są trzymane narazie w tajemnicy, ma wziąć udział na trzech samolotach trzech wybitnych oficerów-lotników.

Kpt. Bolesław Orliński, bohater lotu Warszawa-Tokio, który ostatnio pełnił funkcje pilota cywilnego Tow. Lotniczego „Cidna“, opuścił to stanowisko.

Kpt. Orliński z dniem 1 września objął stanowisko pilota w Państwowych Zakładach Lotniczych.

Samoloty sowieckie nad Polską. 15. września rano nad stacją kolejową Zahacie na wysokości 500 metrów krążył samolot sowiecki, który następnie odleciał w kierunku Połocka. Po kilku godzinach na pograniczu w pobliżu tej samej stacji widziano nad terenem polskim dwie eskadry samolotów bojowych sowieckich w liczbie 17 sztuk, które odleciały po kilkunastu minutach w stronę Sowietów.

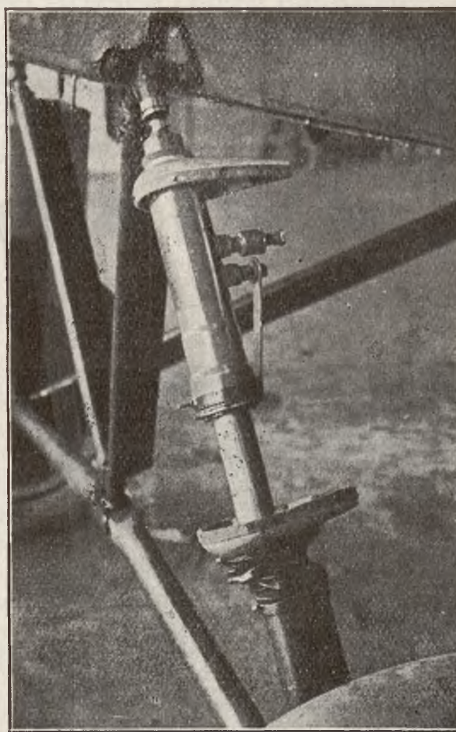
Bilety kolejowo-lotnicze. Ministerstwo Komunikacji opracowuje obecnie projekt nowego typu biletów kolejowych t. zw. kolejowo-lotniczych. Bilety te dawałyby posiadaczowi prawo odbywania części drogi samolotem pasażerskim. Projekt ten przewiduje również tę inowację w ruchu pocztowo-bagażowym.

Wypadek lotniczy wydarzył się na lotnisku Pohulanka pod Wilnem. Samolot typu Breguet 19, pilotowany przez sierżanta pilota Ćwiklińskiego, wiozący pasażera lekarza 5 pułku legjonów porucznika Letowta, podczas startu stracił szybkość i z wysokości kilku metrów runął na ziemię. Aparat został strzaskany, lotnicy wyszli bez szwanku.

Lot polskiej awionetki. Na lotnisko Orly przybyła dnia 13 sierpnia awionetka polska, zbudowana przez studentów Politechniki warszawskiej z pilotem Zwirko i pasażerem inżynierem konstruktorem Wigurą. Awionetka polska dokonała przelotu z Warszawy przez Berlin, Frankfurt i Nancy, przelatując ogółem 1600 km w przeciągu 12 i pół godzin.



Pogrzeb śp. L. Idzikowskiego był wspaniałą manifestacją.



Amortyzacja oliwna podwozia płatowca B. M. 5 c.

FINLANDJA.

Wystawa lotnicza. W czasie od 27-go sierpnia do 4-go września odbyła się w Helsingforsie Międzynarodowa Wystawa Lotnicza z udziałem Finlandji. Niemiec, Anglji, Francji, Włoch, Czechosłowacji. Wystawę urządziła Fińska Liga Obrony Powietrznej.

FRANCJA.

Wypadek lotniczy. Płatowiec towarzystwa utrzymującego przewóz poczty między Tuluzą a Casablanca wpadł do morza. Pilot Goret i poczta uratowana.

Katastrofa lotnicza. Płatowiec bombardowy 22 pułku zapalił się ponad Chartres i rozbił się. Czterej lotnicy zginęli.

JAPONJA.

Katastrofa lotnicza w Tokio. Z lotniska tokijskiego Tachi Kawa odleciał onegdaj samolot wojskowy, którym udało się na inspekcję 7 oficerów sztabu generalnego. W odległości kilku kilometrów od lotniska samolot spadł na ziemię przyczem wszyscy oficerowie zginęli na miejscu.



Bartel M. 5 c.

NIEMCY.

Konkurs szybowców w Rhön. Między 18 a 31 lipca b. r. odbył się na terenach Rhön niemiecki konkurs szybowców.

Były to już dziesiąte z rzędu zawody, które wykazały znaczny postęp w stosunku do lat poprzednich.

By móc osądzić te wyczyny, przytoczę kilka wyników.

Robert Kronfeld na szybowcu Nr. 23 „Wien" przelatuje z Wasserkuppe do Lienlas koło Bayreutz przestrzeń wynoszącą 150 km. W tymże samym locie wznosi się on na 2160 m ponad miejscem startu.

Pilot Irwenhoff na szybowcu Nr. 4 „Rhönadler" przelatuje z pasażerem przestrzeń 33.3 km dolatuje do Nordheim.

Hirth na szybowcu Nr. 32 „Lore" leci do zgóry podanego lądowiska (Schweinsberg) odległego od miejsca startu o 10.1 km i wraca na lotnisko w Wasserkuppe.

Konkurs ten raz jeszcze niezbicie nam wykazuje, że Niemcy dotychczas zajmują pierwsze miejsce w szybownictwie.

Katastrofy lotnicze. Lotniczka niemiecka Erne Kröhl podczas popisów dnia sportowego saskiej szkoły lotniczej spadła wykonując skok ze spadochronu i zabiła się z powodu defektu spadochronu.

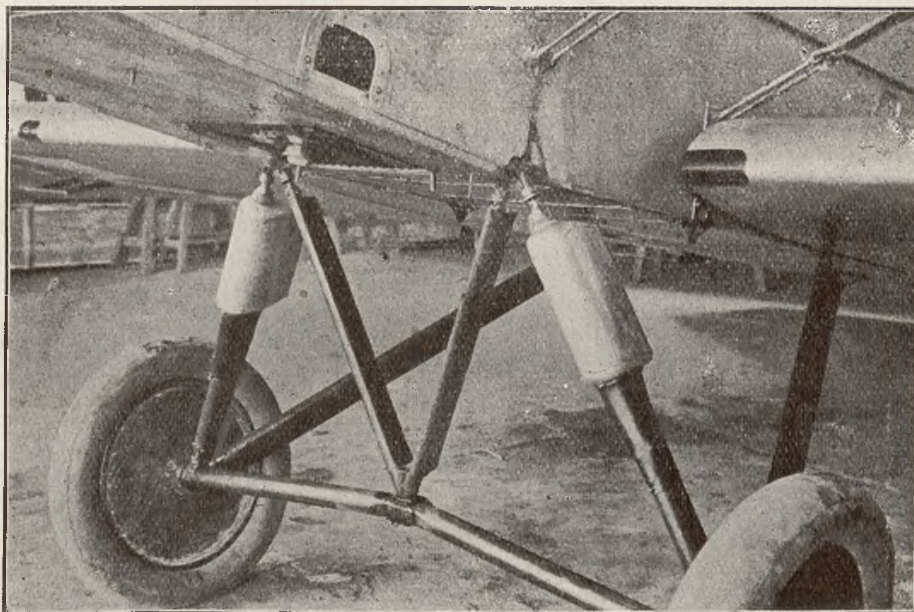
W Soczi na Kaukazie wydarzyła się katastrofa samolotowa. Mianowicie samolot pasażerski, odbywający raid na przestrzeni Moskwa—Baku spadł w morze w odległości 100 m od brzegu. W katastrofie zginęli: zastępca komendanta kaukazkiej armji czerwonej Fabricius, inżynier Andrzejew i niejaki Garwiej, natomiast pilot, mechanik, oraz żona Andrejewa z 5-letniem dzieckiem, którym udało się wyskoczyć zostali uratowani. Fabricius z pochodzenia Irlandczyk był jednym ze starszych i bardziej zasłużonych czerwonych dowódców.

Lot Zeppelina. Po wylądowaniu sterowca „Graf Zeppelin" 4 sierpnia w Lakehurst, rozpoczęto przygotowania do zapowiedzianego i finansowanego przez koncern Hearst'a lotu dookoła ziemi. Wysłano do punktów zaopatrzenia gaz nośny i gaz popędowy, a z Friedrichshafen wyjechał inżynier z mechanikami, częściami zamiennemi i silnikiem do Tokio.

8 sierpnia rozpoczął się lot, w którym wzięło udział 18 pasażerów i 7 worków poczty. Lot cały podzielono na cztery etapy, które wyglądały następująco:

1. Etap: Lakehurst - Friedrichshafen. Start 8. sierpnia. Lądowanie 10. sierpnia o godzinie 13,02. Odległość 7068 km. Czas lotu 55 godzin. Szybkość 128 km/godz.

2. Etap: Friedrichshafen - Tokio. Start 15 sierpnia godz. 4,35. Lądowanie



Podwozie z dwuch półosiek płatowca B. M. 5 c.

19 sierpnia godz. 9,30. Odległość 12,384 km. Czas lotu 100 godzin 65 minut. Szybkość 122 km/godz.

3. Etap: Tokio - Los Angeles. Start 23 sierpnia godz. 7,13. Lądowanie 26-go sierpnia godz. 9,30. Odległość 2680 km. Czas lotu 67 godzin 27 minut. Szybkość 128,5 km godz.

4. Etap: Los Angeles - Lakehurst. Start 27 sierpnia godz. 9,14. Lądowanie 29 sierpnia godz. 1,14. Odległość 5500 km. Czas lotu 50 godzin. Szybkość 110 km. godz.

Razem sterowiec przeleciał 33,632 km.

W czasie 242 godzin 27 minut.

Zużył gazu pędnego 20,100 m³.

W czasie podróży 21 dni 5 godzin.

Start do Europy odbył się 1 września o godz. 1,18, a lądowanie w Friedrichshafen 4 września o godz. 8,48.

ROSJA.

Konkurs szybowców na Krymie. Sowiecki Osoawiachim ogłosił we wrześniu b. r. konkurs szybowców na Krymie. Na konkurs ten zostali zaproszeni i Niemcy, lecz podobno udziału w nim nie wezmą, gdyż odstrasza ich daleka podróż i zbyt wielkie koszty.

ST. ZJEDNOCZONE.

Nowy płatowiec. Na lotnisku w Terboro odbywają się próbne loty nowego Fokkera wyposażonego w 4 silniki i mogącego zabrać 32 pasażerów.

Płatowiec - siewnik. W stanie Washington zasiano z płatowca powierzchnię 80 hektarów z wynikiem doskonałym.

WŁOCHY.

Lotnictwo szybowcowe we Włoszech. Pierwsze pomyślne wyniki szybownictwa włoskiego datują się od roku 1924, kiedy to Włosi poraz pierwszy wystąpili na międzynarodowym konkursie w Monte Sisemol. Ich wyczyny były wtedy bardzo skromne.

Od tego czasu widzimy Włochów w ciągłej i systematycznej pracy nad konstrukcją szybowców i szkoleniu młodego pokolenia pilotów szybowcowych. Założona została specjalna szkoła koło Pavullo, gdzie oprócz hangarów i warsztatów znajduje się internat na 60 — 80 uczniów.

Kierownikiem szkoły i nauczycielem jest kapitan Umberto Nannini, szefem szkoły i konstruktorem jest znany niemiecki specjalista od szybowców p. L. Teichfuss.

Dzięki wydatnej pomocy i poparciu ze strony podsekretarjatu stanu dla spraw lotnictwa, na którego czele stoi gen. Balbo, nauka latania, jakoteż utrzymanie szkolących się jest bezpłatne.

Obecnie znajduje się w szkole 60 uczniów. Kurs trwa 40 dni. Szkoła posiada kilkanaście szybowców; są między niemi, oprócz znanych niemieckich typów, również oryginalne włoskie, o bardzo ładnych kształtach aerodynamicznych i pięknych wyczynach.

Ostatnio zbudowany szybowiec L. T. 12 jest typu wolnonioszącego o rozpiętości 17 m. i ciężarze własnym 154 kg.

W Lwowie wydarzył się wypadek lotniczy. Odbywający lot ćwiczebny lotnicy 6. pułku lotniczego sierżanci Komarnicki i Tomczak, wskutek defektu silnika, uderzyli w kopułę kościoła na Lawendówce. Obaj lotnicy w ciężkim stanie zostali odwiezieni do szpitala.

W odległości 3 km od Lidy sierżant pilot 5. pułku lotniczego Henryk Mozdzień podczas lotu ćwiczebnego na samolocie „Spad 61“ wykonywał różne ewolucje na wysokości 1500 mtr. Przy loopingu samolot wpadł w korkociąg. Nie mogąc jego mimo silnych starań z korkociągu wyrównac, lotnik na wysokości 600 mtr. wyskoczył przy pomocy spadochronu i opuścił się na ziemie szczęśliwie. Samolot uległ całkowitemu zniszczeniu.

Konferencje lotnicze. Dnia 29. 8. powrócił z Berlina naczelnik wydziału lotnictwa cywilnego, płk. Filipowicz, który brał udział w rokowaniach polsko-niemieckich w sprawie zawarcia umowy lotniczej pomiędzy Polską a Niemcami. Komunikacja lotnicza pomiędzy Warszawą i Berlinem zostanie uruchomiona na wiosnę roku przyszłego. Strona niemiecka, niezależnie od uruchomienia linji lotniczej Warszawa — Berlin pragnęłaby dopuszczenia komunikacji na szlaku Berlin—Wrocław—Łódź.

W pierwszych dniach października rb. odbędzie się w Warszawie polsko-rumuńska konferencja lotnicza, zadaniem której będzie dążenie do szybkiego uruchomienia linij lotniczych Bukareszt — Lwów — Warszawa oraz Bukareszt — Lwów — Kraków — Katowice — Wiedeń.

Z chwilą zrealizowania tych zamierzeń Polska stanie się wielkim węzłem europejskiej komunikacji lotniczej.

Nowy płatowiec. W ostatnich dniach lipca b. r. wykończyła firma „Samolot“ nowy płatowiec przejściowy BM5c konstrukcji inż. R. Bartla. Jest to odmiana płatowca BM5 do którego zastosowano silnik Hispano Suiza 300 MK.

Przeróbka ta polega — nie licząc odpowiedniego łoża i osłon do tego silnika — na zmianie ściany przeciwogniowej, zbiornika na oliwę i zawieszeniu chłodnicy.

Pierwsze loty, których dokonał pilot Hołodyński odbyły się dnia 29 lipca b. r. na lotnisku w Ławicy. Płatowiec BM5c nie różniący się wagą od BM5a (silnik A Daimler 200 MK) a mający znacznie zwiększoną nadwyżkę mocy, okazał bardzo krótki start i dużą szybkość. Posiada dużą szybkość wznoszenia: jest zwrotny i pomimo bardzo dużej stateczności jest zdolny do wszystkich akrobacji.

Do płatowca tego została zastosowana nowa płoza ogonowa, amortyzowana sprężyną stalową prowadzoną zapomocą rur teleskopowych.

Amortyzacja podwozia oleopneumatyczna.

Olbrzymi wzrost frekwencji na polskich szlakach powietrznych. Ilość przewiezionych naszemi samolotami osób, towarów i poczty stale wzrasta, co świadczy, że nowy środek lokomocji, jakim jest samolot ustawicznie zdobywa sobie coraz silniejszą pozycję w dziedzinie nowoczesnych środków komunikacyjnych.

Miesiąc lipiec przyniósł naszej komunikacji powietrznej znów dalszy poważny wzrost frekwencji zarówno pasażerów, jak i towarów.

W miesiącu lipcu samoloty nasze dokonały 689 lotów normalnych i dodatkowych pasażerskich (inne loty nie wliczone) przelatując łączną przestrzeń 165.653 km, przewiozły 2.380 pasażerów, 44.843 kg towaru (fracht 12.834 kg, bagaż 26.125 kg, gazety 2.886 kg) i poczty 3.440 kg.

Aby uzmysłowić sobie rozwój polskiej komunikacji powietrznej, należy porównać powyższe cyfry z cyframi z przed lat 5-ciu.

W ciągu całego roku 1924-go samolotu „Aerolloydu“ w Polsce przewiozły 2.791 osób, 30.209 kg towarów i 657 kg poczty.

Charakterystycznie przedstawia się również porównanie wykorzystania dozwolonego obciążenia samolotów:

Podczas gdy w roku 1924-ym do przewiezienia wyżej wskazanego tonażu samoloty musiały dokonać aż 1.470 podróży na przestrzeni 379.462 km, to w miesiącu lipcu b. r. tonaż przewieziony został zaledwie w 689 lotach na przestrzeni 165.653 km.

Redaktor odpowiedzialny
BOLESŁAW OSTROWSKI

Czcionkami Drukarni Lotniczej
Poznań, Stary Rynek nr. 95/97.